



Вторая часть воспоминаний Володи Лебедько охватывает период становления его как офицера – подводника. Он начинает свой рассказ с того, как первый раз ступил на палубу подводной лодки на Чёрном море, а заканчивает прибытием через два года на Тихоокеанский флот. Этот путь он преодолел не по прямому маршруту на самолёте, а на подводной лодке сначала по внутренним водным путям до Полярного, а затем по Северному Морскому пути.

Начав службу командиром торпедной группы, он пришёл на Камчатку уже зрелым помощником командира подводной лодки. За это короткое время приобрёл большой опыт службы и неоценимую практику подводного плавания. Он постигал премудрости подводной службы целеустремлённо, делая всё необходимое и от него зависящее для того, чтобы стать командиром подводной лодки. Такое стремление нельзя назвать «карьеризмом», так как он обладал необходимыми способностями, глубоко изучал и осваивал своё дело и служил честно.

Совершая большое путешествие поперёк и вдоль страны по рекам, каналам, озёрам, морям и океанам, Володя постоянно проявлял интерес к окружающей природе и реальной жизни людей. Он излагает свои наблюдения кратко, но они заставляют задуматься...

Володя даёт иногда нелестные, но справедливые характеристики своим командирам и офицерам-сослуживцам. В то же время он не пропускает возможности хорошо отзываться о достойных похвалы людях. Из этих оценок видно, как высоко ставит он вопросы офицерской чести и человеческой совести.

НА СЛУЖБЕ СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ

ПЕРВЫЕ 21639 МИЛЬ

Черноморский флот

Подводная лодка С-68, на которую я попал служить, относилась к классу средних подводных лодок проекта 613. Лодка была заложена 15 декабря 1951 года на Николаевском судостроительном заводе № 444, спущена на воду 1 ноября 1952 года и 8 мая 1953 года зачислена в состав 153-й бригады 21-й Констанцской Краснознамённой ордена Ушакова дивизии подводных лодок Черноморского флота. Командиром подводной лодки был капитан 3 ранга Агафонов Константин Александрович.

Я спустился вниз, в центральный пост. Здесь находился старший помощник командира лодки старший лейтенант Морозов Владимир Леонидович, которому я представился и доложил о прибытии на лодку для дальнейшего прохождения службы. Старпом здесь же познакомил меня с моим непосредственным начальником командиром БЧ-2-3 старшим лейтенантом Кусмарцевым Евгением Михайловичем и с командиром БЧ-5 инженер-капитан-лейтенантом Любимовым Владимиром Николаевичем, и я ответил на интересующие их вопросы.

Кусмарцев повёл меня знакомить с подводной лодкой. Я уже говорил, что на лодке никогда не был, а только представлял её по чертежам, и от того, что увидел, пришёл в легкое замешательство. Бесчисленные переплетения трубопроводов и кабелей с различной маркировкой, огромное количество клапанов разного вида и предназначения, множество всяких механизмов и приборов, которыми я должен овладеть или хотя бы знать, что это такое, – всё это, казалось, освоить будет невозможно. Но я знал, куда я шёл. Отныне всё это будет заполнять лучшие годы моей жизни или всю жизнь.

Шагнув в седьмой отсек, Кусмарцев представил меня:

– Лейтенант Лебедько Владимир Георгиевич – отныне он ваш командир.

В отсеке размещались вместе со мной пять человек: старшина команды торпедистов старшина 1-ой статьи сверхсрочной службы Шанцев Николай Павлович, торпедист матрос Фролов Евгений Павлович, а также трюмный и рулевой.

Шанцев с хитрецей присматривался ко мне. Был он небольшого роста, с открытым русским лицом, и во всём теле его чувствовалась большая сила.

Был он на пять лет старше меня, имел за спиной всего шесть классов образования, но дело своё и подводную лодку знал безупречно, за что начальство его очень ценило.

Немного поговорив об общих делах, я сказал:

– Ну вот, познакомились на первый раз, а теперь начнём учиться. Учить меня будете вы, товарищ старшина, а Фролов будет в резерве.

– И когда же начнем? - спросил Шанцев.

– А прямо сейчас, – сказал я, снимая с себя белый и облекаясь в синий, рабочий, китель.

Шанцев слегка пожал плечами: учить, так учить и принялся рассказывать об общем устройстве отсека. Отсек являлся отсеком живучести с выходным верхним люком, с трюмной помпой, с запасными устройствами управления вертикальным и горизонтальными рулями, с узлом насосов гидравлики, с кормовой колонкой воздуха высокого давления и с двумя торпедными аппаратами.

Положив руки на торпедные аппараты, Шанцев сказал:

– А вот это наш боевой пост № 73.

Дальше мы полезли с ним под торпедные аппараты, где, ощупывая каждый трубопровод, каждый кабель и каждый привод, Шанцев рассказывал его назначение, связь с общими системами, а я старательно зарисовывал всё это к себе в тетрадь. Вскоре наступило время обеда, и меня пригласили в кают-компанию. Командир лодки представил меня всем остальным офицерам. Мне было показано моё место за столом, а также диван, где я мог отдыхать в свободное от службы время.

Случай был подходящий, и к столу подали вино. Командир предложил тост за нового члена экипажа. Когда рюмки были осушены, помощник командира Юрий Москвитин сказал:

– Товарищ командир, офицерское собрание полагает, что это было неофициальным предварительным приёмом нового члена в наше общество.

Командир что-то неопределённо хмыкнул, а заместитель командира по политчасти капитан-лейтенант Черкасский Александр Фёдорович, посмотрев на Москвитина, сказал:

– Юрий Дмитриевич, вы эти свои шутки бросьте!

Все весело заулыбались.

После обеда замполит долго со мной беседовал и под конец сказал, что на ближайшем комсомольском собрании я буду принят в состав лодочной организации. Тут же он познакомил меня с командиром отделения торпедистов старшиной 2-ой статьи Абраменко Петром Емельяновичем, который являлся группкомсоргом БЧ-2-3, и в которую я теперь входил полноправным членом.

Тем временем меня поджидал Шанцев. По всему его виду можно было догадаться, что ему изрядно наскучила однообразная обстановка, к которой он привык за годы службы на лодке, и обучать молодого офицера устройству лодки и всяким подводным хитростям ему доставляло истинное удовольствие. Мы продолжили занятия до 22-х часов с перерывами на ужин и вечерний чай. Надо отдать должное Шанцеву, – взявшись за какую-либо систему или механизм, он доводил дело до конца. Это помогало лучше и быстрее усваивать предмет обучения. Первый мой рабочий день на лодке закончился в 22 часа, и я упал на свой диван, тотчас забывшись глубоким сном.

Очень скоро я понял, что подводная лодка мало предназначена для планомерных занятий. Она, как и любой другой военный корабль, живёт постоянной жизнью боевых и учебных тревог, различных авралов, учений плановых и внезапных. В море нет дежурств, а есть вахты – особый вид службы, требующий постоянной бдительности. Нужно буквально вырывать часы и минуты, чтобы быстрее встать наравне со всеми в строй, то есть сдать зачёты на самостоятельное управление своим заведением.

В три часа с минутами ночи прозвучал сигнал: –"По местам стоять, с якоря сниматься!". Солнце ещё не взошло, но начинался новый рабочий день.

После съёмки с якоря лодка пошла куда-то на юг в темноту ночи. Прозвучала команда: "Боевая готовность № 2 надводная, второй боевой смене заступить на вахту". Заступавший вахтенный офицер старший лейтенант Кусмарцев прихватил меня с собой на мостик. Командир лодки молча стоял на правом крыле мостика. Вахтенный офицер внимательно всматривался в уже начинавший очерчиваться горизонт, через переговорную трубу подавал с разрешения командира команды по распорядку дня, уточнял заданный курс и режимы движения, контролировал выход личного состава наверх.

Вскоре штурман, старший лейтенант Рыкунов Н. П., доложил, что лодка прибыла в полигон. Нам предстояли учебные торпедные атаки «пузырём», то есть без выпуска торпед, по конвою «противника». Командир приказал готовиться к погружению. Прозвучала команда: "По местам стоять к погружению". Были остановлены дизеля, дан малый ход моторами, переведено управление вертикальным рулём с мостика вниз, снята сигнальная мачта, убран прожектор, и сигнальщик спустился в отсек. Кусмарцев осмотрел внутреннюю часть надстройки и, убедившись в отсутствии там людей, доложил командиру: –"Мостик и подводная лодка к погружению готовы". Командир приказал нам спуститься в центральный пост. В центральном посту я занял место у рубки радиометристов, чтобы никому не мешать. Послышалась команда: "Задраен верхний рубочный люк. Принять главный балласт, кроме средней". Раздался шум вырывающегося из цистерн главного балласта воздуха, и лодка сразу же резко осела.

"Заполнить среднюю, погружаться на глубину 30 метров", - приказал командир. Ничего подобного я в жизни не испытывал: палуба медленно уходила из под ног. Глубина 30 метров. Из отсеков подтвердили достигнутую глубину. Последовала команда: "Удифферентовать подводную лодку на глубине 30 метров с дифферентом полградуса на нос!" Через некоторое время командир БЧ-5 инженер-капитан-лейтенант Любимов В.Н. доложил: "Товарищ командир, лодка удифферентована". Вахта заступила по боевой готовности № 2 подводная.

Командир посмотрел вокруг себя и, увидев меня, подозвал к себе. Все находившиеся в центральном посту приняли какой-то торжественный вид. Обращаясь ко мне, командир сказал:

– Поздравляю вас, товарищ лейтенант, с принятием в ряды подводников Военно-Морского Флота,— и пожал мне руку.

То же сделали и другие.

– Спасибо, товарищ командир, спасибо, товарищи офицеры, я постараюсь оправдать ваше доверие.

Это случилось 7 сентября 1953 года в Чёрном море в 15 милях к югу от Судака. Думаю, что этот торжественный акт можно было бы завершить вручением какого-нибудь памятного свидетельства. Тогда не требовалось целовать качающуюся кувалду (совершенно бессмысленная процедура – современный ритуал на грани деградации).

Вскоре акустики доложили, что слышат шумы винтов кораблей.

– Боевая тревога! Торпедная атака! 3-й и 4-й торпедные аппараты к выстрелу приготовить!

Мы с Кусмарцевым уже находились в первом отсеке. Я с интересом наблюдал, как командир отделения Абраменко П.Е. и старший торпедист Рубцов О.С. готовили торпедные аппараты к выстрелу. После атаки Кусмарцев разрешил мне самому приготовить аппарат к выстрелу. Этот проект аппарата был мне известен ещё в училище. Не так быстро, как торпедисты, но всё же с задачей я справился самостоятельно, без подсказки. После прихода на якорь учёба продолжалась до 22-х часов. Принятый режим подготовки не нарушался, исключая время тревог, учений и общих корабельных мероприятий.

В кармане у меня появились два листа: один на допуск к самостоятельной якорной и ходовой вахте и другой – на допуск к самостоятельному управлению боевой частью. Нужно сказать, что ни один человек в экипаже ни разу не отказал мне в помощи: всегда все показывали, рассказывали и объясняли. Несомненно, приходилось много бороться за живучесть, правила ухода за аккумуляторными батареями и другие документы.

Одновременно осваивал своё заведование: торпедные аппараты, стрелковое оружие экипажа и личное оружие офицеров, боеприпасы к

ним, материальную часть приборов торпедной стрельбы, сигнальные ракеты, аварийную радиостанцию, аварийные средства коллективного спасения, имущество основного и дополнительного дегазационных отделений, а также всё отсечное аварийно-спасательное имущество, установки регенерации воздуха и газоанализа. К тому же вся секретная и простая литература отныне числилась за мной. Это хозяйство Кусмарцев не без удовольствия передал мне, не дожидаясь возвращения в базу. Таким образом, за командиром боевой части оставались материальная часть артиллерийского оружия и боеприпасы к нему. Так постепенно вживался я в свою должность на лодке.

Так шли дни за днями. По воскресеньям разрешалось увольнение в Судак. Этот известный курортный посёлок располагался в Судакской долине, с трёх сторон окружённой живописными горами. Прямо над морем, на невысокой горе, возвышалась разрушенная войнами и временем Генуэзская крепость конца 14 – начала 15 веков. За крепостной горой находился завод шампанских вин.

Виноделие было распространено по всей долине, как частное, так и государственное. Курортный сезон был закончен, и поэтому редкие отдыхающие, экскурсанты и увольняемые с подводных лодок моряки представляли интерес для жителей посёлка – посёлок оживлялся.

В одно из воскресений, перед уходом на базы в Севастополь и Балаклаву, состоялось увольнение подводников в Судак. Катер с плавбазы "Буг", на которой размещалось командование 21-ой дивизии, взял с нашей лодки группу увольняющихся, в том числе меня, а также недавно назначенного на лодку штурмана старшего лейтенанта Рыкунова Н.П.



Сентябрь 1953 года. Вид Судака с моря

Вскоре мы ошвартовались у небольшого причала, все разбрелись по посёлку. С Николаем Рыкуновым мы поднялись на крепость и, не найдя ничего особенного, спустились к заводу шампанских вин. Перед воротами завода, у маленького ларька можно было выпить по бокалу настоящего, не бутылочного, шампанского.

*Судак,
сентябрь 1953 года.
У подножья
Генуэзской
крепости*



День клонился к закату, и нужно было возвращаться на катер. Все уволенные весело рассаживались на банки катера, как вдруг прибежал матрос с просьбой помочь ему доставить упавшего от выпитого излишка судакских вин дублёра нашего командира подводной лодки капитана 2 ранга Висящева А.В. На лодке я принял участие в передаче дублёра во второй отсек.

Оказалось, что по какой-то причине Висящев среди молодых офицеров носил весьма странное прозвище – "Висящий гроб". Но тогда я и предположить не мог, что в не столь далёком будущем мне предстояла встреча с этим человеком в совсем другой обстановке. Происшедшее произвело на меня сильное впечатление, но остальные отнеслись к случившемуся, как мне казалось, безучастно. Утром Висящев А.В., как ни в чём не бывало, сидел в кают-компании.

Во вторник мы снялись с якоря и взяли курс на Севастополь. Проведший юность в Севастополе, я никогда не входил в него с моря. До чего же красив был этот город, раскинувшийся на белокаменных холмах с утопавшими в зелени такими же белокаменными домами, со стоящими на рейде линкорами и крейсерами! Вечерело... На Приморском бульваре играл оркестр. Лодка повернула в Южную бухту, и вскоре мы ошвартовались у причала своей 153-й бригады.



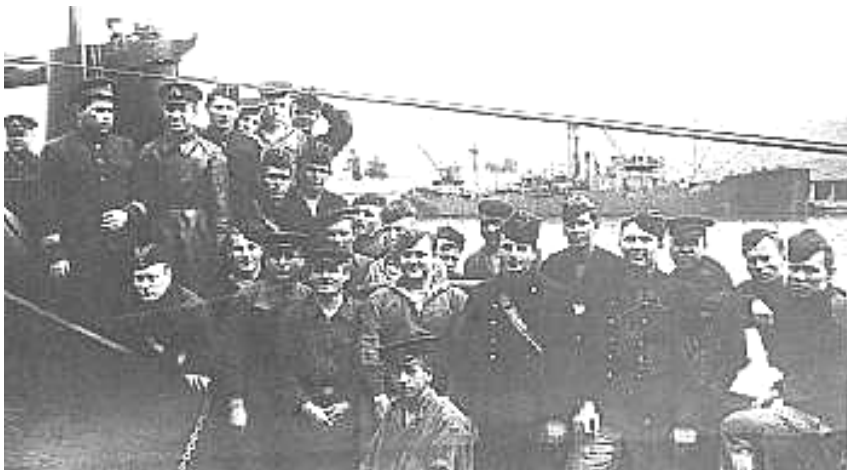
*Чёрное море, осень 1953 года.
ПЛ С-68 возвращается в
Севастополь после успешного
выполнения планового задания по
боевой подготовке*

Никаких дней отдыха за месячный рейд не предоставлялось. К такому положению все давно привыкли. На лодке, кроме командира, старпома и заместителя по политчасти, все офицеры были холостяками. Поэтому на нашу долю приходилось размещение личного состава в казарме, мытьё в бане и множество всяких других дел, возникавших в таких случаях. Все офицеры располагались в одной большой комнате с двухъярусными койками. Комната была на втором этаже, её окна выходили на Корабельный спуск. Если смотреть из окна, то немного правее было видно начало улицы Лазаревской, по которой я совсем недавно бегал в школу.

На следующий день, как правило, проводился осмотр материальной части, планово-предупредительный ремонт, составлялись отчёты за плавание, подведение итогов рейдового сбора в общебригадном масштабе.

153-я бригада подводных лодок была сформирована в октябре 1952 года из отдельного учебного дивизиона подводных лодок. Бригадой командовал контр-адмирал Сухомлинов Павел Денисович. Окончив училище в 1933 году, он встретил войну помощником командира, а уже через два месяца стал командиром подводной лодки "Щ-205". В войне проявил себя смелым, настойчивым и грамотным командиром. В боях уничтожил три транспорта и шхуну с войсками и техникой противника, активно участвовал в обороне Севастополя, доставляя осажденным войскам и городу боеприпасы, топливо и продовольствие. "Щ-205" была удостоена гвардейского звания, а её командир награждён шестью орденами. В общем, Павел Денисович был опытным и боевым

подводником, неплохим воспитателем и учителем молодых командных кадров. Много сил и энергии он приложил для ввода в боевой состав флота постоянно поступающих новых подводных лодок. Мне не раз приходилось выходить с ним в море, и это была настоящая учёба. Можно сказать, что я даже гордился нашим комбригом.



Поти, 1942 год. Командир ПЛ Щ-205 капитан 3 ранга Сухомлинов (на мостике слева) сфотографировался вместе с экипажем подводной лодки после возвращения с победой из очередного боевого похода

Как-то в Москве я попал в элитную компанию начинающей гнить, раскованной молодежи. Меня спросили:

– А вы знаете Давида Ойстраха?

– Это звучало так, как будто вопрос этот был обращён к чеховскому Ваньке. Я, конечно же, знал начинавшего приобретать известность скрипача, но на вопрос ответил вопросом:

– А вы знаете Павла Сухомлинова?

– Публика повернулась ко мне, удивлённо рассматривая.

– А это ещё кто такой?

– А это командир бригады подводных лодок на Чёрном море, контр-адмирал.

– Ну-у! О-о-о! – завывла «элита».

Я оделся и вышел в город. Понимая всю несовместимость сравнения, мне по-лейтенантски было обидно за своего комбрига. Обрато в эту утончённо-интеллигентскую «компашку», где говорили на каком-то своем особом языке, я не возвращался никогда...

В ноябре 1953 года начальником штаба бригады был назначен капитан 2 ранга Надеждин Алексей Фёдорович.

При мне в состав бригады входило одиннадцать подводных лодок: С-63 капитана 2 ранга Кузнецова Л.М., С-64 капитана 2 ранга Велтистова Г.Н., С-65 капитана 2 ранга Семёнова С.М., С-66 капитана 3 ранга Капустина Н.И., С-67 капитана 2 ранга Прибавина А.Н., С-68 капитана 3 ранга Агафонова К.А., С-69 капитана 2 ранга Яковлева А.С., С-70 капитана 3 ранга Рыбалко Л.Ф., С-71 капитана 3 ранга Шилюка П.И., С-72 капитана 3 ранга Дягилева П.И., а также М-115 ХП-ой серии (участница боевых действий на Черноморском флоте с 1944 года) капитан-лейтенанта Сиринова Н.И. Последняя с декабря 1953 года была переведена на штат плавучей станции живучести, а в последующем — в плавучую зарядовую станцию. Кроме того, в бригаду входил, как корабль – цель, эсминец "Лётный" под командованием капитана 3 ранга Сайченко Н.В. Бригада также располагала учебными минно-торпедным и артиллерийским кабинетами и береговой базой.

Придя с моря, я обнаружил некоторых своих однокашников, вместе со мной досрочно выпущенных из училища лейтенантов: Крекшина Л.П., Можайского А.М., Гарина В.В., Калашникова Н.Н., Троицкого А.В., Ларионова В.М., Тарановского О.О., Сочихина А.С., , Белоброва А.Н., Зыкова А.И., Кириллова М.М. Но мы почти не встречались, так как большими темпами шло освоение новых лодок и оружия, и это приходилось чаще всего делать в море. В базу приходили лишь для небольшого ремонта, загрузки оружия и продуктов. Так что судьба быстро разбросала нас по всем флотам и различным базам.

Впрочем, иногда из находившейся напротив 180-ой бригады учебных и строящихся подводных лодок приходил ко мне мой училищный приятель Валентин Лентовский, и нам удавалось проводить вместе редкие воскресные дни.

*Севастополь,
сентябрь 1953 года.
Два утомлённых и
грустных лейтенанта
иногда встречались вне
службы, чтобы вместе
отдохнуть
от неё*



А Юрий Москвитин не забыл, что в состав офицерского коллектива лодки необходимо было принять вновь прибывших: Николая Рыкунова и меня. Не прошло и трёх дней после прибытия в базу, как помощник командира, очевидно, сохраняя традицию, спланировал такой приём на вечер, когда командование лодки убудет по своим домам. Материальное обеспечение было чрезвычайно простым: Рыкунову поручалось обеспечить коллектив водкой в необходимом и достаточном количестве, а мне – оснастить стол хлебом и двумя метрами колбасы. Дело было, в принципе, простое. Вокруг бригады располагалось четыре – пять ларьков, где имела вся необходимая снедь. Всё было закуплено, и, когда весь наш холостяцкий коллектив расселся за столом, Юрий Дмитриевич взял линейку и стал замерять длину купленной мною колбасы.

– Вам сколько было сказано купить колбасы?

– Два метра, – ответил я.

– Здесь – метр 86 сантиметров! Извольте докупить!!!

Все ларьки вокруг бригады были уже закрыты. Единственным местом, где что-то можно было раздобыть, оставался ресторан железнодорожного вокзала. Сев на троллейбус, я направился на вокзал. Еле упросил швейцара, чтобы он пропустил меня в зал. Ресторан был переполнен. Играл оркестр, в клубах табачного дыма кружились танцующие пары, бегали обалдевшие официанты. Наконец, поймав одного за руку, я упросил его за соответствующую мзду принести мне 14 сантиметров колбасы, можно и больше, но не менее 14 сантиметров. Недоверчиво и несколько удивлённо посмотрев на меня, он сказал:

– Может, 100 граммов еще?

– Можно, только скорее!

Вернулся я в разгар приёма.

– Не обижайся, друг, но это тебе первый урок исполнительности. На лодке без этого нельзя, – сказал Москвитин и поднял тост за нового члена дружного офицерского коллектива подводной лодки С-68.

За оставшиеся дни октября у нас было два или три выхода в море, и я сдал установленные зачёты на допуск к самостоятельному несению якорной и ходовой вахты. Командир лодки, принимая от меня зачёт по начальным действиям при выходе в торпедную атаку, разрешил довести её до конца и был удивлён, что атака мне удалась. Вот она школа Лонциха! К этому же времени я полностью закрыл весь зачётный лист на допуск к самостоятельному управлению артиллерийской и минно-торпедной боевой частью.

30 октября 1953 года приказом Командующего ЧФ я был назначен командиром БЧ-2-3 на своей же подводной лодке. В этом же приказе новые назначения получили: старший лейтенант Жильцов Л.М. – старшим помощником командира ПЛ С-61 вместо ушедшего на учёбу старшего лейтенанта Затеева Н.В.; старший лейтенант Каравашкин В.С. стал старшим

помощником командира ПЛ С-78; старший лейтенант Кусмарцев Е.М. стал помощником командира на нашей же лодке вместо перешедшего на другую лодку Москвитина Ю.Д.

*ПЛ С-68, 1954 год.
Помощник командира
Е. Кусмарцев,
штурман Н. Рыкунов,
минёр В. Лебедько*



Отрадно было отметить, что мои однокашники Крекшин Л.П. и Спасский В.Ф. также стали командирами боевых частей вместе со мной. Мы стали первыми командирами боевых частей уже тогда, когда наше училище ещё не произвело своего основного выпуска.

Теперь в заведовании у меня прибавилась артиллерия. В те годы, в связи с развитием ракетного оружия, много было споров: нужна ли лодке артиллерия? Большинство склонялось к тому, чтобы снять артиллерию с лодок, и в этом была своя логика: ненамного, но увеличивалась подводная скорость, да и самолёты летали и применяли своё оружие с таких высот, на которых их было не достать. Мне было жалко своих пушек, всё же где-то в душе, но у меня была артиллерийская жилка. Ну а пока командир отделения комендоров старшина 1 статьи Скалецкий Василий Сергеевич обхаживал свои пушки, как малых детей.

Носовая 25-миллиметровая артустановка 2м-8 спаренная автоматическая с прицельным устройством, состоящим из механического кольцевого визира, приводилась в вертикальное и горизонтальное наведение гидравликой. Боепитание осуществлялось обоймами по 7 патронов в каждой. Дальность стрельбы составляла 7,5 км, досягаемость по высоте – 2,8 км. Здесь хозяином был старший матрос Яшунин Иван Андреевич.

Кормовая 57-миллиметровая спаренная артустановка СМ-24-ЗИФ имела также обойменное питание, управлялась гидравликой и вручную. Дальность стрельбы – 13,2 км, досягаемость по высоте – 7 км.

После подъёма флага, когда команда большей частью спускалась вниз, я иногда прислонялся щекой к стволу, гладил его незаметно и говорил про себя: "Хорошая, хорошая, не подведи, если что...". Но Скалецкий, относящийся к артиллерийским познаниям подводников, мягко говоря, с большим недоверием, увидел моё отношение к своим подопечным, и между нами сложилось полное взаимопонимание управляющего огнём минного

офицера и командира орудия. В море, при качке, трудно было научить расчёт орудия к автоматическим действиям, которые были необходимы при фактической боевой обстановке. Поэтому чаще всего тренировки проводились в базе.

Скалецкий – эксцентричная натура, цыган, комсомольский вожак экипажа – тренировал свой расчёт из четырёх человек до одури. Это была не какая-то его прихоть. Всё дело было в том, что расчёт набирался из разных боевых частей. Был в нём только один свой человек – торпедист. Другие часто менялись, потом приходили новые и так далее. Простые крестьянские парни со свойственным им любопытством быстро усваивали свои обязанности в расчёте. Наблюдаю за тренировкой:

– Неправильная стойка, неверный захват снаряда приводит к лишней трате драгоценного времени. Больше того, это сковывает действия заряжающего, делает движения его угловатыми, неточными, и это сказывается на работе всего расчета, – объясняет Скалецкий.

Заслуженным авторитетом, как лучший наводчик, пользовался на лодке матрос Зенченко. Казалось, по какой двигающейся цели можно тренировать наводчика, стоя у причала? Эта проблема была разрешена: Зенченко предложили тренироваться по автотранспорту и троллейбусам, идущим от железнодорожного вокзала вверх в центр города. Плюс к этому, каждый удобный момент в море также использовался для приобретения устойчивых навыков в наводке. Зенченко держал пойманную цель в любых условиях, позволяющих применять артиллерию.

Но всё же главное внимание мне приходилось уделять торпедному оружию. В тот год проводился отстрел новых торпед САЭТ-50. Коллектив минно-торпедной части сложился неплохой. Старшины и матросы дело своё знали. Вели себя дисциплинированно и практически являлись образцовой командой на лодке. Беспокоил, правда, старшина команды торпедистов старшина 1 статьи сверхсрочной службы Шанцев Н.П. Это был первоклассный специалист, пользовавшийся большим авторитетом у командования не только лодки, но и соединения. В служебное время это был незаменимый торпедист на бригаде. В свободное от службы время бывало, напивался «в стельку», и всё это сходило ему с рук, и, что самое удивительное, с меня никто за него не спрашивал. Был он на пять лет старше меня и не особенно со мной делился причинами своих выпивок. Что-то не ладило у него в личной жизни. Говорили, что его знал лично Командующий флотом, и потому из кандидатов партии его не исключили, но и в партию не принимали.

Я в то время учился в вечернем Университете Марксизма-Ленинизма при Политуправлении ЧФ, и меня исключили из университета не за Шанцева, а за матроса Лапчука М.И., получившего тройку на итоговых политзанятиях.

Радиометрист Лапчук с приходом на лодку заявил, что он своей специальности не знает, а мог бы чинить обувь экипажу лодки. Для старпома и помощника Лапчук был просто находкой. Не меняя военно-учётной специальности, его перевели в строевые, определили каморку, где он с удовольствием занялся починкой обуви, которой, казалось, не было конца. Одновременно его перевели, как строевого, в моё подчинение. На лодку и в море он не ходил, но с работой сапожника справлялся отлично. Однако ответственность за его боевую и политическую подготовку была на мне.

– Товарищ Лапчук, почему вы так плохо занимаетесь на политзанятиях? Может что-то вам мешает или нужна какая-то помощь? – спросил я его после объявления мне об исключении из университета.

– Товарищ лейтенант, ничто мне не мешает, а просто, когда я читаю "Как жили и боролись рабочие и крестьяне", то у меня слёзы текут, и я ничего не запоминаю.

«Вот ещё камень на мою шею, – подумал я, – но ничего не сделаешь».

Исключением из университета я огорчён не был, так как понимал, что при такой загруженности по службе, заниматься философией мне ни к чему.

Отстрел торпед шёл непрерывно. Приготовление торпед, погрузка, выход в море, торпедные атаки, следовавшие одна за другой. Редкие свободные воскресные дни, да и то в городском патруле, а затем опять приготовление, опять погрузка и так далее. К себе домой, на улицу Карла Либкнехта, я приходил редко и не вешал китель на вешалку, а ставил его на пол – до такой степени он был пропотевшим и промасленным. От этой картины мать приходила в ужас.

В торпедную мастерскую для приготовления торпед мы шли на шлюпке вчетвером: я, Шанцев, командир отделения Долгоненко и торпедист Фролов. Старший торпедист Рубцов оставался на лодке для приготовления торпедных аппаратов и торпедопогрузочного устройства. Как правило, это бывало сразу после подъёма флага. Солнце ещё только поднималось со стороны Максимовой дачи, а наша шлюпка, разрезая светло-зелёною воду, скользила мимо стоящих у стенок кораблей. Оживал Морской завод, начинался новый рабочий день Севастополя. Я очень любил эти утренние часы, наполнявшие душу какой-то морской свежестью и силой.

На складе флота мы проводили предварительное приготовление торпед, включавшее в себя около тридцати различных операций. Эту работу выполнял лично Шанцев с помощью своих торпедистов и некоторых мастеровых. Затем торпеду на барже перевозили на причал, где стояла лодка. Здесь проводилось окончательное приготовление торпеды.

Перед погрузкой торпеды в торпедный аппарат я сам лично проводил проверку готовности торпеды по контрольно-опросному листу. Этот лист включал до тридцати-сорока проверок. Например, установку рулей,

дистанции на приборе расстояния, угловую установку на приборе курса, установку глубины гидростата, давление воздуха в баллонах, заряженность аккумуляторной батареи, сопротивление изоляции, закрытие запирающих запоров и другие вопросы. Если это была боевая торпеда, то я убеждался в том, что дистанционный механизм взрывателя установлен на предельную дистанцию, предохранительные чеки ударника и взрывателя вынуты. Их я клал себе в карман, а затем перекладывал в свой сейф на лодке.

Готовую к погрузке торпеду обдували сжатым воздухом, насухо протирали, смазывали специальной смазкой и подавали на загрузку в торпедный аппарат. Весь личный состав лодки занимал свои боевые посты по команде: «По местам стоять к загрузке торпед». Контрольно-опросные листы подписывались мною, один экземпляр сдавался на базу, а другой я укладывал в свой лодочный сейф. Заряженную в аппарат торпеду не оставляли без внимания: один раз в сутки вентилировали аккумуляторную батарею торпеды и один раз в трое суток производили подзарядку аккумуляторной батареи до 1,5-2-х часов в зависимости от температуры в отсеке. В общем, весь, этот процесс напоминал осторожное и очень внимательное обхаживание малого ребёнка.

В эти дни на бригаду прибыли мичманы-стажёры – мои однокашники. К нам на лодку назначили мичмана Свибильского Валентина Михайловича. Он во многом мне помогал и особенно в составлении отчётов по торпедным стрельбам, коих было по крайней мере три или четыре за один выход. Эти отчёты нужно было представить командире лодки уже на траверзе Херсонесского маяка при возвращении с моря в Севастополь.



*Севастополь,
сентябрь 1953 года.
Мичман Свибильский –
стажёр командира
торпедной группы ПЛ С-68*

Валя успешно справлялся с этой работой, так что после швартовки мы имели право сойти на берег.

После ноябрьских праздников несколько лодок, в том числе и наша, а также плавбаза «Буг», вышли для отстрела опытовой серии торпед на Судакский рейд. Первыми отстрелялись две лодки: С-66 и С-68. Каждая выполняла четырёхторпедный залп. Окончив стрельбу, мы становились на якоря в Судакской бухте.

На следующий день, сразу после подъёма флага, на лодку прибыл командир 21 дивизии контр-адмирал Иванов В.Н. Я встретил его в первом отсеке. Стеллажи для запасных торпед были пусты, трюма сухие, матросы стояли по своим местам. Придаться вроде было не к чему. Иванов прошёл к торпедным аппаратам и приказал:

– Ну-ка откройте мне паёлы между торпедными аппаратами, я хочу посмотреть как там запасные торпеды хранятся.

– Там никаких торпед нет – сказал я, между тем как Шанцев раскрывал паёлы.

– Ах, да, это на "щуках" там их хранят, – Иванов махнул рукой и направился на выход из отсека.

Остановившись у люка, он показал на меня пальцем и сказал:

– Ему за вчерашние утопленные торпеды десять суток ареста с содержанием на гарнизонной гауптвахте в Севастополе.

Я стоял ошарашенным, но командир лодки тут же ответил:

– Товарищ адмирал, мы все свои четыре торпеды подняли и ни одной не утопили.

– А это какая лодка? – спросил командир дивизии, который по долгу службы должен был знать хотя бы своих командиров.

– С-68, – ответил капитан 3 ранга Агафонов.

– Ну хорошо, десять суток ареста при каюте. Молодой ещё, на пользу пойдет, – сказал Иванов и покинул лодку.

На самом деле торпеды утопила С-66, где командиром боевой части был лейтенант Киришан Э.А., забывший перед стрельбой открыть запирающие краны торпед, в результате чего торпеды, выйдя из аппаратов, тут же и утонули. Я понимал, что полученный мною арест – по настоящему обыкновенная «туфта», но, тем не менее, этот факт остался у меня в памяти, как безобразнейший случай незнания вышестоящим командиром, чем, кем и как он командует. Впечатляло ещё какое-то барство: десять суток тому, десять суток другому – просто так, для профилактики.

По возвращении на базу меня ждала ещё одна неприятность. В первый же выходной день Шанцев так напился, что решил покончить с жизнью и, распахнув окно, прыгнул вниз головой с третьего этажа. Не помню, как я оказался рядом, но успел схватить его за ремень брюк и вместе с ним полетел в окно. Всё это кончилось бы более чем печально, если бы я не успел зацепиться кончиками ног за трубы центрального отопления и

не закричал изо всей силы. Шанцев был тяжёл, и удержаться ногами на трубах я не мог, отпустить старшину тоже не мог, так как мы оба уже были за окном.

В последний момент несколько матросов схватили меня и вытащили нас обоих из окна. Это была последняя выходка Шанцева, после которой он был уволен в запас и отправлен в Николаевский горвоенкомат. Честно говоря, мне было жалко расставаться со своим учителем и классным специалистом, но и ждать следующего прыжка, может быть с крыши, тоже было нельзя. Мы простились с ним по-мужски, по-хорошему. Конечно, не только он был моим учителем, но и другие старшины команд: рулевых – мичман Басенко Николай Петрович, мотористов – главный старшина Шеховцев В.С., электриков – главный старшина Усачёв В.И., трюмных – старшина 1 статьи Гандаков В.М., и другие старшины и матросы.

В экипаж нашей лодки в конце 1953 года пришёл выпускник Черноморского Высшего Военно-морского училища на должность командира торпедной группы лейтенант Смирнов Михаил Иванович. Был он небольшого роста, коренастый, отличался живым характером, любил женщин и вино, дело своё знал, но звёзд с неба не хватал.

Вместо Шанцева назначили мичмана Овечкина Николая Ивановича. Всю войну он провоевал, семья у него была большая – маленькие дети, родившиеся уже после войны. Родной дом и родственников фашисты уничтожили. В разрушенном Севастополе у него тоже ничего не было, – ютились, где придётся. Вид у Николая Ивановича был болезненный, но дело он своё знал безупречно. Он просил у начальников хотя бы комнатку, но решить этот вопрос было невероятно трудно, да ещё и для мичмана. Город строился, но жилья катастрофически не хватало. Потом и я подключился к этому вопросу: ходил по политотделам, по всяким инстанциям, ведущим учёт и распределение жилплощади, писал бумаги в разные адреса, но тщетно. Потом я как-то вспомнил нашу пионерию:

Климу Ворошилову письмо я написал:

"Товарищ Ворошилов, народный комиссар..."

А дальше я изложил суть просьбы к Председателю Президиума Верховного Совета СССР. Стал ждать, и, представьте себе, дождался!

Меня сразу же вызвали в политотдел, а потом и дальше начали таскать и выяснять: «Кто я, откуда и почему обратился к товарищу Ворошилову, в то время как этот вопрос можно было бы решить на месте». Резолюция на моём письме содержала указание Председателю Севастопольского горисполкома и Командующему ЧФ в месячный срок решить вопрос с выделением жилплощади мичману Овечкину. Шума, конечно, было много, квартиру всё-таки выделили. Можно сказать, некоторые политработники с тех пор на меня поглядывали подозрительно. Что же касается командира, то, пожалуй, высокое начальство не особенно было в восторге оттого что его офицеры пишут письма в Правительство.

Поддержал меня наш замполит капитан-лейтенант Черкасский А.Ф., пользовавшийся авторитетом и уважением в команде.

8 января 1954 года мы стояли на рейде на якоре. Я вышел на мостик перекурить. На мостике стояли командир и его дублёр. При одном взгляде на командира было ясно, что тот солидно выпил: лицо было красное, а глаза налились кровью. Некоторое время он молчал, а потом вдруг спросил:

– Лебедько, сегодня кажется какой-то праздник?

– Да, товарищ командир, говорят, что сегодня день воссоединения Украины с Россией.

– Ну так по этому случаю вам трое суток ареста при каюте.

Помолчав, он добавил, – Идите вниз.

Я спустился в свой первый отсек, приняв слова Агафонова за очередную пьяную дурь, на что он был способен. Агафонов пришёл на Чёрное море с Тихого океана, с малых лодок. Трезвый он ни во что не вмешивался. Он предоставлял свободу действий при швартовках, иногда с подсказками, а иногда молча, при погружениях и всплываниях. Это была хорошая практика и неплохое обретение самостоятельности. Многому я научился при его молчаливом наблюдении. Однако, когда он напивался, что бывало не так редко, то он шёл "воспитывать" личный состав. Остановившись у группы чем-то занятых людей, он говорил:

– А у нас на Тихом океане не так было...

Как было на Тихом океане, он не рассказывал, но с этой фразы у него начинался разговор "по душам".

К сожалению, его пьяная дурь вскоре приняла опасный характер.

Однажды мы стояли на Судакском рейде, и, когда команда отходила ко сну, Агафонов поднялся на мостик. Я, как вахтенный офицер, встретил его положенным рапортом. Агафонов в ответ что-то пробурчал.

Сухой ароматный ветер с берега гнал небольшую волну. Тучи стелились над морем. С правого борта горели огни плавбазы "Бут", а слева мелькали огоньки двух-трёх, стоявших на якорях, подводных лодок. Командир отправил меня и сигнальщика вниз, а сам вызвал боцмана, подал команду на приготовление дизелей. Снялся с якоря и, разлив ход дизелями, повёл лодку в море, в темноту ночи. Почувствовав что-то неладное, первым выскочил в центральный пост старпом Морозов В.Л., затем, командир БЧ-5 Володя Любимов и замполит. В это время сверху прозвучала команда:

– Стоп дизеля! Срочное погружение!

Старпом и замполит выскочили на мостик, крича:

– Отставить команду!

Но командир БЧ-5 уже захлопнул замки на клапанах вентиляции. Командира, что-то кричавшего, старпом и замполит связали, спустили вниз и заперли в каюте. Так была предотвращена попытка допившегося до белой горячки Агафонова погрузить лодку с открытым рубочным люком, а по сути дела утопить лодку со всем экипажем. Нечего и говорить, что всё это

произвело на всех, кто это видел, удручающее впечатление.

Старпом привёл и поставил лодку на место её якорной стоянки. Утром на лодку прибыл контр-адмирал Иванов. Он был один. На кормовой надстройке состоялись переговоры сначала вчетвером: Иванов, старпом, замполит и Агафонов, затем втроём – без Агафопова.

Только через много лет я узнал, чем закончились эти переговоры: Иванов должен был идти на повышение – Начальником подводного плавания ВМФ, а старпом и замполит должны были идти на учёбу. Если же доложить этот беспрецедентный и дикий случай, то многим «мало бы не показалось», и карьера всех была бы закончена.

В начале февраля, после докового ремонта, мы вышли в море на глубоководное погружение и повторение некоторых элементов задачи № 2. На траверзе Симеиза я заступил на ходовую вахту. Погода была отличная: солнце ярко светило, море штилело. С левого борта на берегу видна узкая и извилистая дорога «Севастополь – Ялта» Невольно вспоминаю, как когда-то в ноябре в нашу офицерскую каюту заявился Москвитин:

– Ребята, на спор! В воскресенье берём такси и мчимся в Ялту без остановки. Кто на участке «Байдарские Ворота – Ялта» укачается, – с того по бутылке шампанского для каждого, а если никто не укачается, – я за свой счёт покупаю бутылку каждому.

Так как мало кто знал коварство этой дороги, и всем хотелось поиздеваться над Москвитиным за его шутки, то ударили по рукам. В качестве транспорта решили брать такси марки ЗИМ.

В ближайшее воскресенье Ю. Москвитин, Н. Рыкунов, Ю. Кислицын, я и М. Смирнов помчались в Ялту. Двое не выдержали мук морской болезни на автомобильной дороге от Байдар до Ливадии.

В конечном счёте, «нашампанившись», мы тронулись в обратный путь, соблюдая невысокую скорость и плавные повороты, а также обязательную остановку для осмотра художественного оформления буфеташашлычной у Байдарских Ворот. Дальнейшая, завершающая часть поездки сопровождалась песнями. Как и саму поездку, так и одну из песен я запомнил навсегда:

На ветвях израненного тополя лёгкое дыханье ветерка.

Над пустынным рейдом Севастополя ни серпа луны, ни огонька.

В эту ночь кварталами спалёнными, рассекая грудью мрак ночной,

Шёл матрос, прощаясь с бастионами, с мёртвой Корабельной стороной.

...Совсем рядом раздался голос, сразу возвративший меня в реальный мир:

– Боевая тревога! Приготовиться к погружению! Стоп дизеля!

Я спустился в свой первый отсек, где уже хозяйничал Скалецкий.

Через некоторое время он доложил:

– Товарищ лейтенант, первый отсек к погружению готов!

Мы погружались на рабочую глубину – 170 метров – для проверки прочного корпуса и работы части механизмов после докового ремонта.

– Глубина 30 метров. ОСМОТРЕТЬСЯ в отсеках!

И так через каждые десять метров проверяется корпус, механизмы, системы в работе со всё нарастающим подводным давлением.

Глубина 80 метров. Всё благополучно. Погружаемся дальше. Вдруг на глубине 90 метров в носовой части отсека раздался какой-то щелчок, а затем послышался лёгкий треск. Вслед за этим, мы услышали резкий свист поступающей из-за борта воды. В мгновение носовая часть отсека была окутана туманом.

–Аварийная тревога! – закричал я – Доложить в центральный пост о поступлении воды в отсек! Загерметизировать отсек! Дать воздух в отсек!

Понимая, что меня никто не слышит в этом жутком свисте врывающейся в отсек воды под давлением десять килограммов на квадратный сантиметр, продолжая кричать: –«Во-о-оздух в отсек!!!» – я бросился к кормовому входному люку, опустился на его комингс и повис обеими руками на рукоятке кремальеры люка. Нельзя было допустить, чтобы кто-либо попытался открыть люк с любой стороны и поставить тем самым под угрозу затопления и второй отсек. Тогда гибель лодки была бы неминуема. Однако все мои команды и крики были беззвучны. Сквозь туман я видел Васю Скалецкого, размахивающего руками, его беззвучно открывающийся и закрывающийся рот, но понять его было невозможно. Также никто не мог понять нас по телефону в центральном посту. Между тем лодка тяжелела, дифферент увеличивался на нос. Скорость погружения начала возрастать. Глубина – 120 метров!

Всё это произошло в считанные секунды. В центральном посту все же правильно оценили обстановку, и командир лодки приказал произвести аварийное всплытие. О чём думал я в эти мгновения – не знаю, но делал только то, чему был обучен. Первый отсек почти на половину заполнился водой, и все мы были по пояс в воде. После всплытия и откачки воды, я вышел во второй отсек. Навстречу мне шёл контр-адмирал Сухомлинов:

– Ну что, лейтенант, испугался?

– Не успел, товарищ адмирал.

–Дайте ему стакан спирта, и пусть идёт отдыхать до Севастополя, – распорядился Сухомлинов.

Я сбросил свои мокрые брюки на горячие крышки дизелей для просушки и, прежде чем выполнить указания адмирала, зашёл в свой отсек. Причиной всему был разрыв втулки входной части трубопровода подачи воздуха от водолаза. Причём, это была не трещина, а дыра в виде

тюльпана. Пробриться к ней, чтобы заделать образовавшийся свищ, было невозможно. В отсеке уже были механики и командир. Зайдя в каюту, я выпил полстакана разведённого спирта и упал на диван в полном изнеможении.

Поднял меня авральный сигнал и команда: – "По местам стоять, на швартовы становиться!" Как командир носовой швартовой команды, я быстренько оделся и вышел на носовую надстройку. Мы подходили к повороту в Южную бухту. Было уже темно. Залив мигал огнями города, слышались песни и музыка. Здравствуй, наш дорогой город, мы вернулись к тебе, несмотря ни на что!

Некоторое время спустя, после возвращения в Севастополь, офицерам Главной базы флота показали фильм об испытаниях нашего ядерного оружия. Был тёплый день начинавшейся весны, но акации ещё не начинали цвести. В военном городе по-мирному тихо. После просмотра фильма мы вышли из Дома офицеров и остановились у музея ЧФ, чтобы перекурить и как-то осмыслить увиденное. Было ясно, что это мощное и страшное оружие, но оно как бы пока в кино, а не наяву. А если это было наяву, то ведь оно наше оружие, для нашей доблестной авиации. К тому же мы не очень-то представляли себе, как это оружие будет действовать под водой. В общем, мы пока были далеки и одновременно близки к пониманию всей серьёзности увиденного. Так или примерно так рассуждали мы, возвращаясь своей группой на базу.

К нашей группе, идущей на какие либо мероприятия, иногда присоединялись офицеры с других лодок. Чаще всего это были старший лейтенант Орлов Ю.С. и командир БЧ-5 ПЛ С-69 инженер-капитан-лейтенант Акулов Борис Петрович – будущий первый командир БЧ-5 первой атомной подводной лодки К-3. На пирсах мы расходились по своим лодкам, и начиналась обычная повседневная работа.

Если С-68 и С-69 стояли у одного пирса, то часто мне удавалось поговорить с Борисом Петровичем Акуловым. Это был опытный и безупречно знающий своё дело офицер. Часто наши беседы носили и доверительный характер. Чувствовалось, что он исчерпал себя на своей должности. Как-то сказал мне, что хочет переквалифицироваться на командира лодки. Вскоре он получил на это разрешение и даже показал мне лист для сдачи на допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой. Лист был подписан контр-адмиралом Ивановым, и по всем электромеханическим предметам стояла оценка "отлично", подписанная флагманским механиком дивизии. Однако вскоре всё изменилось в нашей судьбе.

Но это было потом, а пока мы готовились к началу учения по противоатомной и противохимической защите. Лодки стояли у пирсов загерметизированные, а личный состав верхней команды был в противогазах. Подбегает ко мне посредник по учению, и сквозь стёкла очков противогаза, я вижу картонку с надписью: "Взрыв атомной бомбы в районе 7-го отсека".

Сейчас бы с такой вводной посредника послали кой-куда, но тогда было всё всерьёз. В «неговорящем» противогазе трудно объяснить подчинённым о падении атомной бомбы на седьмой отсек лодки, но мы пользовались жестами и действиями "делай, как я". Все на верхней палубе и на пирсе падали ниц: ноги вместе, руки вытянуты вперёд, гофрированная трубка противогаза прижата с правого бока. Не успев упасть и занять правильную позу, мы видели, как на нас разбрызгивалась тёмно-коричневая жидкость, которая химразведчиком определялась как иприт – отравляющее вещество кожно-нарывного действия. Я, как командир основного дегазационного отделения, организовывал частичную дегазацию, которая осуществлялась водой. По мере производства дегазации личный состав отправлялся на пункт санитарной обработки в 4-й отсек, где поступал в распоряжение нашего начальника медицинской службы младшего лейтенанта Ничипоренко Виктора Павловича. Наконец, учение закончилось. Команда строится для перехода на базу.

– Товарищ мичман, – слышу я, как обращается к боцману Басенко один из молодых матросов, – а зачем у противогаза такая гофрированная трубка?

– А затем, мил дружок, чтобы при взрыве атомной бомбы твоя голова далеко не отлетала.

Команда засмеялась, а я подумал, что есть в словах Николая Петровича "сермяжная правда": никакими другими средствами и способами защиты от этого оружия, кроме противогаза, мы не располагали.

Через несколько дней мы готовились к выходу в море на артиллерийские стрельбы. С нами в море выходил комбриг контр-адмирал Сухомлинов П.Д. Ничипоренко В.П. за отличную оценку действий своего пункта санитарной обработки на прошедшем учении получил разрешение не выходить в море, а готовиться к своей предстоящей свадьбе. По повседневному расписанию его дела и обязанности (и медицинское имущество) принимал командир БЧ-2-3, то есть я.

Вахта не моя. Сiju в первом отсеке, а в голову лезут мысли об увиденном недавно фильме по атомному оружию, о прошедшем учении по противохимической защите, где нас под видом иприта обрызгивали отработанным маслом. Всё это было где-то далеко, как будто неправда и как-то просто. Ну а вдруг? Припоминаю приём дел у Ничипоренко:

– Витя, а где у тебя раствор атропина или хлористого кальция? – спросил я, с трудом вспоминая эти мудрёные названия.

Витя некоторое время молча удивлённо смотрел на меня, а потом спрашивает:

– А зачем они тебе-то?

– Ну а вдруг у кого-нибудь инкубационный период проявится после поражения ипритом. Как и что я буду делать?

– От какого иприта? Ты что, в своём уме?

Вот и все ответы на все вопросы, а может и не на все, так как тут моё внимание переключилось на пустую бутылку из-под спирта.

– Пока не заполнишь, – показываю на бутылку, – принимать дела не буду. По описи медсредств числится – изволь поставить.

Скрежеща зубами, Витя побежал по лодке выпрашивать спирт. Вскоре он принёс четверть пол-литра слабо-коричневой жидкости, по запаху напоминающей смесь спирта с керосином (очевидно, уже бывший в употреблении):

– Еле выпросил у помощника, говорит – выход ответственный: и Агафонов, и Сухомлинов на борту. Всё может случиться.

Дальше он мог не продолжать, так как я прекрасно его понял, и на этом мы распрощались.

Только в море я вспомнил об антибактериологических средствах. Помешала бутылка! Тут у меня в голове смешались всякие порошки, суспензии и различные твари, которые могли быть причиной бактериологического заражения. Тут же я поклялся, что в следующий раз заставлю Витю бегать не то что по лодке, но и по бригадному лазарету, а то и по флотскому госпиталю, пока он не вооружит подводную лодку всеми необходимыми «средствами защиты, локализации и лечения поражённого личного состава». На этом месте размышлений меня окликнули и сказали:

– Товарищ лейтенант, доктора срочно в четвёртый отсек!

«Ну вот и началось!» – подумал я и бросился в четвёртый отсек.

В отсеке не обнаружил поначалу ничего страшного. Но лежавший на койке матрос, увидев меня, схватился за щёку и застонал.

– Что у тебя?

– Зу—у—б!

– А раньше что ты думал? Мы ведь три часа, как отошли от причала!

– Думал, пройдёт.

«Думал, думал и в щи попал», мелькнуло в голове. Опять вспомнил Ничипоренко: «в следующий раз без осмотра зубным врачом всей команды дел не приму».

Матрос стонал и ругался. Осмотрев его, я понял всю несчастьность своего и его положения: зуб надо было удалять. В аптечке были какие-то клещи, но как ими пользоваться, я не имел никакого понятия.

Надеясь на опыт командира, я помчался на мостик и доложил ему о положении дел.

– Это ваша забота, – ответил командир, а присутствующий на мостике Сухомлинов даже не повернул головы.

Спустившись вниз, я обратился за помощью к Володе Любимову. Пошли в четвёртый отсек: матрос уже не лежал на диване, а катался по палубе, и не стонал, а рычал. Позвали на подмогу боцмана. Втроем

пришли к решению: привязать один конец лески за зуб, а второй конец за ручку двери старшинской кают-компания, и с другой стороны резко открыть дверь. Любимов прислал трёх здоровых матросов, а боцман сделал петлю на леске. Двое зажали больного на диване в сидячем положении, а третий двумя руками раскрыл ему рот. Смазав нижнюю челюсть больного йодом, я, терпя дикие крики, затянул петлю лески за шейку зуба у дёсенного кармана. Выйдя из кают-компания, я взялся за ручку двери.

«Ну, с Богом», – подумал я и резко дёрнул ручку двери. Раздался душераздирающий крик. Я вскочил в кают-компанию и увидел на палубе второй конец лески вместе со злополучным зубом. Сунув больному в рот марлевый тампон, я развёл полстакана светло-коричневого спирта и дал ему выпить. Операция была закончена. Поднявшись на мостик, хотел было доложить о благополучном исходе операции, как услышал:

– Подходим к артиллерийской позиции. У вас всё готово?

– Так точно, боевая часть два к выполнению боевой задачи готова.

– Хорошо. С больным всё нормально?

– Всё благополучно, – ответил я.

Агафонов что-то промывчал в ответ и вновь сказал:

– Хорошо. Готовьтесь к стрельбе.

В стрельбе участвовали три эсминца и три подводные лодки. Стрельба предусматривала два этапа: 1-й – воздушная стрельба по буксируемой самолётом "колбасе" и 2-й – стрельба по двум маневрирующим радиоуправляемым катерам.

Спустившись вниз, я заглянул в четвёртый отсек: больной спал. Сразу же передо мной возник Скалецкий В.С.

– Товарищ лейтенант, предварительная подготовка проведена, артиллерийские установки к стрельбе готовы. Метеоданные учтены. Наблюдатели и контролёр определены и натренированы. Не подведут. Подносчики боеприпасов из погреба на артиллерийские установки проинструктированы. Только вот нижнюю часть кормового орудия малость заливают. Нельзя ли попросить командира, чтобы подвернул градусов на 15-20 вправо?

– Василий Сергеевич, не беспокойся, я всё скажу командиру.

Слушая Скаleckкого, я радуюсь за него и за то, что мне попался такой старшина. Попался бы другой, то неизвестно кто и у кого бы зубы удалял перед стрельбой. Крика и неразберихи было бы достаточно.

Справа от нас три эсминца. Смотрю: уже задрали стволы вверх и крутят локацией. Им хорошо: у них центральные автоматы стрельбы, над ними не каплет.

Артиллерийская тревога! Справа эсминцы открыли огонь. Видно, как у края перистых облаков самолёт тянет "колбасу".

Командир лодки меняет курс навстречу волне, чтобы меньше заливало кормовое орудие. Кричу командиру носовой артиллерийской установки:

– Самолёт справа..., ракурс..., дистанция..., боковое упреждение..., угол прицеливания...Очередями, огонь!

Первый и второй галс – мимо. Агафонов вздыхает и говорит:

– Да-а, а у нас на Тихом океане не так...

При заходе на третий галс крайний правый эсминец сбивает "колбасу". Какие-то ошмётки падают с неба в море. Чуть спустя, со стороны эсминцев началась какая-то беспорядочная стрельба. Вижу: два катера идут уступом короткими и неравномерными зигзагами скоростью 25-30 узлов. Я уже стою внизу, вцепившись в ограждение орудия. Вода же иногда достаёт поверх сапог. Но сейчас не до этого. Катера, окружённые всплесками от разрывов снарядов эсминцев, быстро приближаются к нашей зоне стрельбы.

Времени уже нет. Кричу:

– Крайний катер справа, курсовой угол..., угол места..., дистанция..., пристрелочный, залп!

Скалецкий:

– Вижу вилку! Захват!

Ополовиниваю вилку по прицелу и целику. Командую:

– На поражение – залп!

С мостика кричат: – «Подбили, подбили!». Сам вижу: правый катер закрутился на месте и дал «шапчушку» дыма. Даю команду стрелять по левому катеру, но он уже вне зоны поражения. Командую:

– Дробь, орудие на ноль!

На кормовой части ограждения рубки появляется Сухомлинов:

– Молодцы артиллеристы!

– Служим Советскому Союзу! – дружно отвечает промокший до пояса, но радостный артиллерийский расчёт. Перебираюсь на левый борт обнимаю Скалецкого, наводчика, всех ребят. Радостно буквально до слёз. Но эмоции короткие. Говорю Смирнову:

– Готовь отчёт по стрельбе.

Объявили отбой артиллерийской тревоги. Поднимаюсь на мостик. Старпом и командир пожимают мне руку, и я забываю про Ничипоренко.

Мы возвращаемся в базу, входим в Южную бухту.

– Подать носовой! – звучит команда с мостика.

Бросаем первый бросательный конец с привязанным к нему швартовом, и тут я вижу на пирсе улыбающегося Витю Ничипоренко.

На следующий день на пирсе Юра Москвитин посвятил нас в план свадебных торжеств. В этот день, то есть в субботу, намечалась традиционно-цивилизованная часть свадьбы: возложение цветов у Мемориала героической обороны Севастополя 1941-1942 годов, расположенного напротив памятника П.С. Нахимову, затем короткое посещение ресторана "Приморский". В воскресенье – свадьба в соответствии с русскими обычаями во дворе дома невесты на Зелёной Горке.

Всё началось, как задумано. После возложения цветов, мы заняли места в ресторане. Неожиданно к нам примкнула группа Льва Жильцова. Дальше дело приняло более широкий размах, чем это намечалось: тосты, крики "горько" и, наконец, кто-то с оркестровой площадки прыгнул на люстру и, раскачиваясь на ней, закричал по-тарзаньи...

Пришлось срочно уходить через задний двор, через крышу на Матросский бульвар, далее на Большую Морскую, на троллейбус и домой.

Вместе со свадьбой завершился зимний период боевой подготовки. Наша подводная лодка заняла первые места по артиллерийской, торпедной и противохимической видам подготовки.

С момента моего прихода на лодку было подготовлено и выпущено 32 торпеды при испытательных стрельбах и при выполнении боевых упражнений. Ни одной торпеды мы не потопили, а две в боевом снаряжении всадили в мыс Айя, что недалеко от Балаклавы. Всё это длилось ровно 235 дней и ночей. Вспоминая эти дни, я не могу не выразить своей глубокой благодарности и признательности моим дорогим товарищам по оружию и моим помощникам:

- мичману Овечкину Николаю Ивановичу,
- старшине 1-й статьи Долгоненко Фёдору Ивановичу,
- старшине 1-й статьи Скалецкому Василию Сергеевичу,
- старшине 2-й статьи Овчинникову Леониду Алексеевичу – командиру отделения торпедных электриков,
- старшему матросу Сергееву Алексею Михайловичу – старшему комендору – командиру носовой артиллерийской,
- старшему матросу Фролову Евгению Павловичу – старшему торпедисту,
- матросу Подыме Григорию Петровичу – торпедисту.

Это были глубоко преданные Родине мужественные люди, прекрасно владевшие своей специальностью, старшины и матросы, выполнявшие свой воинский долг не за страх, а за совесть. Тогда Овечкина, Долгоненко, Овчинникова наградили знаками "Отличный подводник", а Скаleckкого – знаком "Отличный артиллерист". В то время это считалось большим отличием.

После майских праздников мы должны были заступить в повышенную готовность. Пользуясь небольшой оргштатной суматохой и желая отделаться от ответственности за починку ботинок и сапог личного состава, я передал матроса Лапчука на вновь формируемый экипаж. Взамен Лапчука за починку ботинок с любовью взялся в свободное от службы время матрос-трюмный, и моя проделка осталась без внимания.

Примерно в эти же дни произошло событие, которое могло круто изменить мою судьбу. В один из дней нескольких офицеров – подводников, в том числе Л. Жильцова, Б. Акулова, меня и ещё человек трёх-четырёх вызвали в Управление кадров ЧФ и предложили заполнить

большие анкеты. В каких целях это делалось, мы не знали. Руководивший этим процессом офицер прямо-таки заинтриговал нас, сказав: "Мы всё о вас знаем, пишите подробно и в основном то, чего мы не знаем". Заполняя анкету, я указал, что мой отец в 1938 году был репрессирован в городе Ворошилов-Уссурийске по причинам мне неизвестным. В то время, когда писалась эта анкета, мой отец в звании полковника служил в Ленинграде.

После заполнения анкет нас сфотографировали и отпустили с Богом. Через одного из офицеров Управления кадров нам удалось узнать, что из нас подбирают группу советников в Китай. Об этом факте также упоминается в книге Л. Осипенко, Л. Жильцова и Н. Мормуля "Атомная подводная эпопея", изданной в Москве в 1994 году (стр. 22-23).

Как быстро всё решится, никто не знал. Борис Петрович Акулов очень переживал, что его могут послать в Китай механиком, да ещё на старые лодки. А между тем он успешно сдавал экзамены на допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой.

В честь годовщины вступления подводной лодки в строй ВМФ 9 мая на корабле был праздник. Экипаж фотографировали в составе боевых частей.



Личный состав БЧ-2-3 с командиром подводной лодки С-68. Слева направо.

1-й ряд: – старшина команды торпедистов мичман Овечкин Н.И.

– командир БЧ-2-3 лейтенант Лебедев В.Г.

– командир ПЛ С-68 капитан 2 ранга Агафонов К.А.

– командир торпедной группы лейтенант Смирнов М.И.

– командир отделения торпедистов старшина 1 статьи Долгоненко Ф.И.

2-й ряд: – командир отделения торпедных электриков старшина

2 статьи Овчинников Л.А.

- старший комендор старший матрос Сергеев А.М.
- старший торпедист старший матрос Фролов Е.П.
- командир отделения комендоров старшина 1 статьи Скалецкий В.С.
- торпедист матрос Подыма Г.П.

10 мая 1954 года во время зачётной торпедной атаки мною было замечено рассогласование прибора установки угла гироскопа на 10 минут (в градусной мере). При устранении рассогласования, оно получилось уже на 30 минут. Стало совершенно ясно, что прибор установки угла гироскопа в торпедо не исправен. Я доложил об этом в центральный пост. Выработанный угол гироскопа 14 градусов вправо, можно было ввести вручную, но прозвучала команда "пли", и торпеды пошли прямоходными.

Таким образом, атака оказалась неудовлетворительной. То ли у командира не оставалось времени на ввод угла гироскопа вручную, то ли я поспешил отключить прибор выдачи данных угла в торпеду. Во всяком случае, это была большая неприятность для лодки, занимавшей первое место в торпедной подготовке на бригаде. Винаватым оказался я, за что и получил десять суток ареста с содержанием на гарнизонной гауптвахте. Не могу судить: соответствовал ли данный случай тяжести наказания, но тогда было другое время ещё не прошедших отблесков пламени войны. Приказ о моём наказании подписал контр-адмирал В.Н. Иванов и его начальник штаба капитан 1 ранга Л.П. Хийинен.

После выполнения других морских задач в начале июня мы возвратились в Севастополь. Через несколько дней Женя Кусмарцев повёл меня на гауптвахту, которая располагалась рядом с кладбищем Коммунаров. При осмотре моих вещей у меня не оказалось какой-то мелочи: или запасного носового платка или запасных лезвий для бритвы, и меня отправили снова в бригаду. В бригаде меня встретил старпом Владимир Леонидович Морозов и сообщил, что пришёл приказ Командующего флотом от 9 июня о назначении меня помощником командира подводкой лодки С-91. Одновременно он сказал, что взыскание с меня снимается в связи с повышением в должности. Морозов приказал мне за трое суток рассчитаться с кораблём и убыть к новому месту службы в город Николаев.

Сдав дела Смирнову, я зашёл последний раз на свою, ставшую родной, подводную лодку. Бросил в чемоданчик кое-какое бельишко, книгу С.О. Макарова "Рассуждения по вопросам морской тактики", настольный портрет А.В. Суворова и пошёл на выход. Остановил меня командир БЧ-5 инженер капитан-лейтенант Володя Любимов. Мы зашли в его каюту. Володя снял с переборки фотографию своей будущей жены и повесил её лицом к переборке, затем налил по полстакана спирта, и мы выпили его за наши будущие морские дороги.

Вспоминая те дни, я хочу сказать несколько слов о своих первых товарищах–подводниках.

Борис Петрович Акулов стал первым командиром БЧ-5 на первой атомной подводной лодке, а затем Начальником Главного Технического управления ВМФ. Он по праву был достоин звания Героя Советского Союза. К сожалению, в те времена любой воинский или трудовой подвиг оценивался с субъективно-политической точки зрения. Потому часто получалось, что один оценивался не по заслугам и становился Героем, достойный оставался никому не известным, а то и вообще обливался грязью. Таких примеров я знаю много.

Володя Любимов дослужился до главного механика Северного флота, потом демобилизовался по возрасту и ещё долго жил в Ялте. Мы с ним переписывались до начала 90-х годов. Сейчас уже нет в живых старого подводника, отзывчивого и верного товарища.

Старпом Владимир Леонидович Морозов после командирских классов командовал "малютками". В 1961 году закончил Военно-морскую академию, служил на Дальнем Востоке и закончил службу начальником факультета Тихоокеанского Высшего Военно-морского училища.

Евгений Кусмарцев тоже стал командиром подводной лодки, довёл её с Чёрного моря до Советской Гавани.

Витя Ничипоренко окончил Военно-Медицинскую академию и стал известным врачом на Украине.

Остальные ребята тоже выросли. Лишь Михаил Смирнов, влекомый своими пороками, уволился в запас с должности помощника командира подводной лодки "М-240" БФ в звании капитан-лейтенанта в 1961 году.

Командира лодки капитана 2 ранга Агафонова Константина Александровича в том же году назначили в Одессу в дивизион подводных лодок. Не знаю, было ли там так же, как на Тихом океане, но он там остался. Впоследствии служил военным капитаном-наставником в Черноморском пароходстве и принимал участие в войне во Вьетнаме, обеспечивая доставку оружия и боеприпасов вьетнамцам.

Сойдя с лодки, я поспешил на Минную гавань, где готовился к отходу в Одессу теплоход "Пётр Великий". Это был прекрасно обустроенный пассажирский теплоход, построенный ещё до войны в Польше, затем захваченный Германией и, наконец, по репарациям переданный Советскому Союзу. Тогда он курсировал по Батумско – Одесской линии.

Утром следующего дня я увидел Воронцовский маяк, а ещё часа через четыре плыл в Николаев на стареньком пароходе "Николай Гоголь". Во время перехода познакомился с пехотным офицером. Разговорились про жизнь, выпили по стаканчику "Белого Крымского". После швартовки он проводил меня до комендатуры, где я смог узнать местоположение моей новой части.

В то время все строящиеся лодки входили в состав 139 дивизиона 180 бригады учебных и строящихся подводных лодок. При этом дивизион был в Николаеве, а бригада в Севастополе.

Командовал дивизионом капитан 1 ранга Александров Василий Митрофанович. К сожалению, в тот момент его на месте не было. Я постучался и открыл дверь его кабинета. У окна стоял "висящий гроб" и В.С. Каравашкин. Я доложил "висящему", как старшему по званию о том, что прибыл для дальнейшего прохождения службы помощником командира на подводную лодку С-91. Услышав мою должность, они с удивлением уставились на меня. Некоторое время продолжалось молчание, затем "висящий" что-то почуяв, обошёл вокруг меня и сказал:

– Так-с, молодой человек, вы назначены на столь высокую должность и соизволили прибыть к новому месту службы, так сказать, «под шифе»!

– Товарищ капитан 2 ранга, где вы видите, что я, как вы сказали, "под шифе"?

– Вы посмотрите на него, он ещё и пререкается! – возопил Каравашкин.

– Трое суток ареста при каюте за появление в части в нетрезвом виде. Идите к своему командиру и доложите, – определил «висящий».

– Таких шустрых надо сразу приводить к порядку, – бросил мне вслед Каравашкин.

"Наверное, получки давно не было, сидят на сухом пайке – вот и издеваются, – подумал я о них. – Два алкаша сохнут на солнце" – и засмеялся.

В каюте командира сидело трое: старпом, командир и замполит. Я доложил всё, как положено, в том числе и о полученном взыскании. Все трое не предъявили ко мне каких-либо претензий. Я коротко доложил о своей последней службе. По всему чувствовалось, что они разочарованы таким молодым помощником. Старпом отвёл меня в кубрик для команды и, указав мне койку у окна с тумбочкой, оставил меня наедине со своими мыслями. Солнце клонилось к закату. Пришла команда и начала готовиться к ужину. На ужин меня никто не пригласил, а я не стал искать кают-компанию.

После ужина вдруг подходит ко мне матрос:

– Здравия желаю, товарищ лейтенант!

Смотрю: –Лапчук.

– Ты как сюда попал?

– Так вы же сами меня назначили!

Матрос-сапожник, а всё-таки был с родной лодки. Я пригласил его присесть на койку, и мы разговорились.

Как помощник командира, я ещё по организации службы являлся начальником Радиотехнической службы подводной лодки и теперь Лапчук, как радиометрист, становился моим подчинённым. Но всё равно это была единственная "родная" мне душа.

Утром командир представил меня команде, и моя долгая служба на

подводной лодке С-91 началась. День был воскресный, и потому свою службу в новой должности я начал с изучения своих обязанностей по Корабельному Уставу. Когда я прочёл свои обязанности, то очень удивился, что у помощника командира подводной лодки по сути дела обязанностей никаких нет. Во всяком случае, я не видел, чтобы Женья Кусмарцев как-то суетился по их выполнению. В целом обязанности помощника и командира боевой части смешивались, при этом большая ответственность ложилась на командиров боевых частей. Если судить по Корабельному Уставу и по опыту специфики службы на подводных лодках, то все обязанности помощника можно было разделить на четыре части:

1. Содержание внешнего вида корабля в чистоте и порядке с соблюдением принятых морских традиций.

2. Личное руководство приборками, покрасочными работами и другими сложными морскими работами на верхней палубе.

3. Руководство личным составом радиотехнической службы (что обычно выполнял старшина команды радиотехнической службы).

4. Содержание жилых и служебных помещений на берегу в соответствии с требованиями Устава внутренней службы Вооруженных сил СССР. Этот последний пункт в Корабельном Уставе не значился.

Кроме того, на помощника возлагалось слежение за запасами продовольствия и питьевой воды. Эти вопросы как правило, решал старший кок, а за водой, как и за всякой нагрузкой, наблюдение осуществлял командир БЧ-5. Впрочем, как показал опыт, не лишним было наблюдение помощника командира за продовольствием и водой.

Ну и, конечно же, строевая подготовка экипажа лежала на помощнике.

В этих обязанностях каждый помощник находил себе дело. Лица, долго добивавшиеся до этой должности и уже со званиями, как, например, В.С. Каравашкин не будут пачкать свои руки о приборки, тумбочки и износившуюся обувь личного состава. Они сразу начинают подпирать командира лодки. Такой помощник не поведёт экипаж по Николаеву до завода. Для этого найдётся какой-нибудь салажонок – командир группы. Так и было на самом деле.

А лейтенант, ставший помощником, должен был выполнять всё, что предписывал ему Устав, и ещё кое-что другое, что помогало бы ему расти и постигать ту морскую премудрость, которую он за свою короткую службу, может, ещё не успел познать. Поэтому я сразу же решил главное внимание уделить прежде всего делу, которое за короткий срок закрепило за мной должность помощника командира. С этой целью я начал готовиться к зачёту на допуск к самостоятельному управлению радиотехнической службой, который до меня никто не сдавал.

Через двое суток я получил пропуск на завод, и теперь я вёл экипаж по городу. Любого старшину или матроса в грязном рабочем платье я безжалостно вышвыривал из строя и оставлял его стирать и мыться в

береговой казарме. Это вызвало неудовольствие и жалобы офицеров. Старпом и замполит встали на мою сторону, и через три дня команды было не узнать.

Как-то под конец вечерней приборки, проходя по лодке я заметил командир БЧ-5 старшему инженер-лейтенанту В.И. Морозову, что его электромеханические отсеки захламлены и не прибраны.

– А ты что, не знаешь, что мы на заводе стоим? – спросил Морозов.

– Знаю, где стоим и всё же прошу потребовать от старшин, чтобы отсеки были убраны. Через полчаса приду и проверю.

Морозов посмотрел на меня, как-будто я свалился с луны.

– Пожалуйста, я прошу вас такую команду дать, – повторил я и, повернувшись, ушел.

В назначенное время приборку проверил. Отсеки были приведены в божеский вид. Конечно, не сразу складывались отношения на новом месте. На лодке это особенно чувствительно: в сложившийся коллектив вдруг попадает человек строго и официально требующий выполнения уставных требований. На лодке с её спецификой это даже опасно: офицеры могут потребовать замены такого помощника в случае, если он где-то споткнётся.

В личном плане я от них не зависел, так как жил с матросами в одном кубрике. Что же касалось служебных дел, то тут главное «не перегнуть палку», но и «не догнуть» её тоже было нельзя. С первых дней я почувствовал к себе симпатию старпома капитан-лейтенанта Николая Ивановича Суздалева. Замполит капитан-лейтенант Михаил Иванович Глубоцкий присматривался, изучал. О командире следует сказать особо.

Прежний командир Агафонов любил выпить, но при лишней дозе становился неуправляемым и опасным. Подчинённых учил, предоставлял им самостоятельность, продвигал по службе. Хорошо выполнял торпедные атаки. При небольшой дозе спиртного охотно беседовал с подчинёнными.

Мой новый командир Милованов Валентин Павлович был слабохарактерным человеком. Родился в 1924 году, окончил училище в 1946 году и служил на "малютках" в Балаклаве и в Одессе. При наличии поблизости жены, Антонины Александровны, не позволял себе ничего лишнего. При отрыве от контроля пил всегда, везде, с кем угодно и при любых обстоятельствах. Сам себя звал "Девочкой Вале́й", что и закрепилось за ним как прозвище. Имел странную манеру выражать своё удовлетворение действиями подчиненного: он делал внезапный неприличный жест рукой ниже пояса собеседника и, когда последний уклоняясь изгибался, весело смеялся, чем и выражал свою высшую похвалу. Позднее я увидел, что торпедная атака была для него вещью в себе, так как стреляя он, как правило, плохо. Лодкой и экипажем он не занимался, переложив всё это на плечи старпома. О людях заботы не проявлял. Но при всём этом пользовался авторитетом у политработников.

Сейчас же по всему чувствовалось, что он оскорблён назначением к

нему помощника, да ещё в звании лейтенанта. Поэтому и место он определил мне в кубрике у матросов, а с точки зрения субординации приравнял меня чуть ли не к фельдшеру на подводной лодке. Однако ничего не поделаешь: не я командира выбирал, и нужно было служить.

На заводе я познакомился с офицерами рядом стоящей подводной лодки С-87. Командиром её был опытный подводник капитан 2 ранга Очкас Михаил Силыч, а его старпомом В.Н. Поникаровский. У меня установились хорошие товарищеские отношения с помощником старшим лейтенантом Боровковым С.Н., а также с офицерами Соларевым Г.Н. и Телиным В.В. Служивший на этой же лодке командиром рулевой группы лейтенант Мальков А.А. к тому же был моим однокашником. Мы иногда заходили вместе на пивную веранду и с удовольствием пили изумительное николаевское пиво.

Дело тут было в том, что николаевская вода была чуть солоноватая и поэтому пиво, сваренное на ней, обладало особым вкусом. Но, как и следовало ожидать, мы были любителями не только пива. Как-то задержавшись на заводе, я вечером возвращался в казарму. Из соседнего переулка, приближаясь, всё громче звучала залихватская песня:

Мы едем, едем, едем в далёкие края,
Добрые товарищи, верные друзья:
Антонов, Капитонов,
Зубенко и Руденко,
Загускин, Каравашкин,
Гареев, Пискарёв.
Случилось так, однако, пришёл недобрый час
Они нырнули дважды, а вынырнули раз:
Антонов, Капитонов,
Зубенко и Руденко,
Загускин, Каравашкин,
Гареев, Пискарёв.
Друзья нас помяните, зайдите в "Филиал",
Стаканчик поднимите за тех, кто там бывал:
Антонов, Капитонов,
Зубенко и Руденко,
Загускин, Каравашкин,
Гареев, Пискарёв.

Это возвращались на базу дружные ребята с подводной лодки С-78.

Антонов В. А. – командир БЧ-2-3, Капитонов А. А. – командир С-78, Зубенко – командир БЧ-1, Руденко – замполит, Загускин Н.Е. – командир торпедной группы, сочинитель данной песни и к тому же мой однокашник, Каравашкин В.С – старпом, Гареев – фельдшер, Пискарёв –

командир рулевой группы, тоже однокашник.

Особенно выделялся голос "трезвенника" В.С. Каравашкина. Не было "висящего", а то можно было бы всех "вынырнувших" переписать.

Город Николаев мне нравился. Чистый, уютный город, окаймлённый садами с маленькими белыми домиками. Город невест. Многие уставшие от лязга железа, искали спасение в маленьких садах, и, смотришь, лет через 6-7 стоит бывший штурман или старшина торпедистов и торгует своими огурцами на местных маленьких рынках. К постоянному шуму кораблестроительных заводов население так привыкло, что его как будто бы и нет. Тишина вокруг.

Много времени у меня занимало изучение материальной части радиотехнической службы. В состав радиотехнического вооружения входила радиолокационная станция (РЛС) обнаружения "ФЛАГ" трёхсантиметрового диапазона, имеющая слабую помехозащищённость и дальность действия по морским целям в пределах 15-20 километров. На трофейных образцах была разработана и установлена на лодке станция радиотехнической разведки "НАКАТ" с дальностью обнаружения работающих радиолокационных станций "противника" до 50-70 километров. Чисто отечественной разработкой являлась гидроакустическая станция "ФЕНИКС" с фазовым методом пеленгования круговой антенной в звукопрозрачном обтекателе. Благодаря использованию высокой частоты, станция имела хорошую помехозащищённость и обнаруживала цели на дистанциях до 7 километров. На лодке также была установлена гидролокационная станция «ТАМИР-5Л». Это был улучшенный послевоенный образец с дальностью эхо-пеленгования до 2,5 километров. Станция могла использоваться также в качестве миноискателя.

Всю эту аппаратуру обслуживала команда во главе со старшиной 2 статьи Кулинкиным И.И. В состав команды входили также командир отделения гидроакустиков старшина 2 статьи Спиряков В.Г., старший гидроакустик Бондаренко Е.Г. и радиометристы: командир отделения старший матрос Григорьев А.Г. и небезызвестный Лапчук М.И.

Команда была разболтанная и недисциплинированная. Всем верховодил Куликин и делал это хитро и осмотрительно. Среди них не было ни одного классного специалиста. Много я провёл со своими подчинёнными бесед, занятий и берёг их, не наказывал, заставлял учить меня радиотехнической специальности, но они сами её знали чуть ли не в пределах "включить и выключить". Приходилось проверять их, обращаясь к помощи акустиков и метристов подводной лодки С-87. Много нервов я на них потратил, но всё же команда РТС не была худшей на корабле. Однако, Куликин так и не стал моим помощником и опорой. Тем не менее на заводских ходовых и государственных испытаниях они обеспечили безопасность плавания в условиях обстановки Черноморского театра.

После размагничивания, пройдя через множество фарватерных колен

Днепро-Бугского лимана, мы вышли в Чёрное море. Председателем государственной комиссии по приёме корабля у нас был капитан 1 ранга Краснов Е.А. Одним из членов комиссии был дивизионный специалист РТС, около которого я и крутился в свободное от вахт время.

Обычно всей группой акустиков или метристов мы разбирали те или иные схемы и находили неисправность или причину несоответствия необходимым параметрам работы станций. Как-то обнаружилось, что некоторые вопросы я знаю лучше своих подчинённых. Это произвело на них впечатление, но я сделал вид, что всё это случайно и не имеет значения. Как-то мы вышли на мостик перекурить, а дивизионный флаг-РТС сказал командиру:

– А ваш помощник неплохо разбирается в радиотехнической аппаратуре.

Милованов тут же сделал свой традиционный жест и рассмеялся.

Спустившись вниз, флаг-РТС, покрутив пальцем у виска, спросил:

– А у него, – показав на мостик, – «все дома»?

Я пожал плечами.

В ходе испытаний мы нередко швартовались у причалов 180 бригады учебных и строящихся подводных лодок. Я использовал любое время для сдачи экзаменов на допуск к самостоятельному управлению службой РТС. К самостоятельной вахте на якоре, при плавании в подводном и надводном положении я был допущен ранее на С-68. Зачётные листы из 153 бригады были представлены в 180-ю и здесь зачтены заново.

Во время отделки подводной лодки первую половину дня я был в учебном кабинете РТС, а вторую, вплоть до полуночи, следил за покрасочными работами внутри лодки. Наконец, все экзамены и зачеты были сданы, и приказом командира 180 бригады № 0383 от 31 августа 1954 года я был допущен к самостоятельному управлению радиотехнической службой и к самостоятельному исполнению обязанностей помощника командира подводной лодки проекта 613. Именно так и было записано в приказе командира 180 бригады подводных лодок капитана 1 ранга Ю.Ю. Бородача. Соответствующая запись была сделана в моём личном деле.

Отныне я имел не только уставное, но и моральное право спрашивать со своих подчинённых за их упущения по службе, и строго наказывать за эти упущения и малейшие нарушения дисциплины. Мне очень хотелось, чтобы команда, подчинённая помощнику командира, была примером для всех. Внешне мне вроде бы это удалось, но внутренне я чувствовал, что внешность обманчива. Я как будто бы ждал какого-нибудь выпада со стороны Куликина.

7 сентября был подписан Государственный Акт о приёме подводной лодки С-91 в состав Военно-морского флота.

В эти же дни я узнал, что наша история с Китаем закончилась зачислением моих товарищей Льва Жильцова, Бориса Акулова и других

офицеров в состав экипажа первой атомной подводной лодки. Почему меня не оказалось среди них – об этом, наверное, никто и никогда не узнает. Но я всё же догадывался: 1938 год был здесь возможной причиной. В довершение этого мне не было присвоено очередное воинское звание. Говорили, что идёт пересмотр сроков присвоения воинских званий, но это было неправдой.

Переход на Северный флот

9 сентября мы получили приказ о переводе нашей лодки на Север. За день до отхода старый моряк, прошедший через огонь и воду Великой Отечественной войны, мичман Николай Иванович Овечкин, принёс мне рекомендацию в партию. Я не просил его об этом, и тем более был чрезвычайно тронут его оценкой моих весьма скромных трудов. 15 сентября он снова пришёл, чтобы проводить нас и отдать швартовы. Провожаемые командованием 180 бригады, мы начали свой длинный путь на Север.

Последний раз наша лодка шла по севастопольским бухтам. Я стоял на ограждении рубки и прощался с дорогим моему сердцу городом, где прошли мои последние школьные годы и моя офицерская юность. Что-то сжалось у меня внутри и подкатило к горлу, слёзы готовы были брызнуть из глаз, но я сдержался.

По корме за холодильником оставался Исторический бульвар. Трудно сказать, сколько по нему хожено – переходено. С высоты Панорамы обороны Севастополя можно было видеть весь город. Вот он и сейчас передо мной: справа проплывает моя Корабелка со своими маленькими матросскими беленькими домами – сторона, где был и мой дом, где ещё в детстве окончательно созрело у меня решение стать офицером флота. А вот и Павловский Мысок и военно-морской госпиталь, единственный Краснознаменный военно-морской госпиталь, где во время войны служил мой отец. Выходим на Инкерманские створы.

Справа, в Северной бухте, на бочках и якорях стоят красавцы линкоры и крейсера – оплот флотского порядка, незыблемости флотских традиций и гордость севастопольцев. Пожалуй, не было в городе человека, который не знал бы их поимённо. Слева Графская пристань – святые ступени истории российского флота. "Будет у меня сын, – подумал я, – обязательно привезу его сюда, пусть посмотрит на корабли в бухтах, подышит воздухом флотских поколений".

Дальше – символ Севастополя – белая колонна с коринфской капителю, на которой орёл, взмахнувший крыльями, держит в клюве лавровый венок затопленным кораблям в той далёкой Крымской войне. Теперь мне кажется, что венок венчает победы российского флота.

*Севастополь, сентябрь 1954 года.
Памятник погибшим кораблям*



А за памятником - знаменитый Примбуль – место встреч, ожиданий и расставаний. Как часто среди гуляющей молодежи я видел одиноко сидящих на скамейках старушек, смотрящих в безмолвное море. Лодка увеличивает ход, и слева остаются Артиллерийская, Карантинная, Стрелецкая бухты, а дальше – Омега, Камышовая, Казачья, и вот уже Херсонесский маяк становится все меньше и меньше. Прощай Севастополь!

Ночью мы шли вдоль южного берега Крыма, сверкающего тысячами огней. Ветер доносил до нас изумительный аромат крымского многоцветья –этой жемчужины Чёрного моря, с которой мы прощались: кто навсегда, а кто на долгие годы. С рассветом прошли Керченский пролив и в середине дня ошвартовались у военного причала города Жданова – так тогда назывался Мариуполь. Рядом расположился дивизион рейдовых тральщиков, часть из которых постоянно утюжила Азовское море, освобождая его от мин, оставшихся после войны.

Как положено, перед постановкой в док сделали зарядку аккумуляторной батареи до полной плотности. 17 сентября мы отошли на внешний рейд, встали в транспортный док № 14 на килевую дорожку и установили бортовые распоры. После окончательного закрепления лодки в доке, буксир «Жуков» медленно потянул нас в устье Дона. С самого начала движения лодка была зачехлена из соображений маскировки, но всё же опытный глаз мог разглядеть скрытые под чехлами стволы орудий и поднимающуюся в центре дока боевую рубку.



*18 сентября 1954 года.
Азовское море.
Буксир «Жуков»
ведёт док с нашей лодкой
от Жданова до Ростова на
Дону*

Вечером 18 сентября входим в Дон. В темноте приближались огни большого города и огоньки железнодорожного моста через реку, в проход которого мы вскоре начали втягиваться. Но вдруг слева раздался жёсткий удар, потрясший док и лодку. Длинным оказался буксир, и док немного водило течением реки из стороны в сторону. Это и привело к столкновению дока с опорой железнодорожного моста.

Все из лодки выскочили, а командир приказал мне спуститься обратно в лодку и задраить за собой верхний рубочный люк. Крен на левый борт нарастал. Я не очень-то понимал свою роль и задачу в складывающейся обстановке. Велика была вероятность, что док ляжет левым бортом на дно реки, и лодка в этом случае слетит со ступеней. Что при этом произойдёт с аккумуляторной батареей, я представлял себе плохо. Вполне возможно возникновение пожара, но дальше об этом я уже не думал. Кренометр в боевой рубке показывал 20 градусов на левый борт, 25, 30, и вдруг на 32-м градусе док вновь вздрогнул от удара. Крен остановился.

Я осторожно приоткрыл верхний рубочный люк и выглянул наружу. Вверху висели, как лампы, яркие южные звёзды. Выбравшись на ходовой мостик лодки, я увидел, что док приткнулся левым бортом к набережной, как потом оказалось, Приморского бульвара Ростова. На берегу было много гуляющих и сразу столпившихся людей. Они что-то кричали, показывая на док пальцами. Однако вскоре появилась милиция, и народ оттеснили в сторону. Док спрямили, отчего он плотно сел на дно реки. Тут на мостик прибыло командование, и вновь была расставлена вахта по всем отсекам. Меня никто ни о чём не спросил, и я отошёл в сторону. На этом не поставленная мне задача была мною выполнена. Вскоре к доку подвели кессон и начали ремонтные работы по заделке пробоины.

Трудно было догадаться, почему меня, помощника командира, а не механика, командир втолкнул в люк кренящейся подводной лодки. Вроде как он хотел сделать меня ответственным за всё то, что могло произойти внутри лодки. Эти странные действия командира, сбежавшего вместе с двумя опытными инженер – механиками с лодки, могущей потерпеть аварию, меня поразили. Конечно, я об этом никому не сказал, но с того

времени у меня стало привычкой, оценивая обстановку, сразу же и решать, что я бы лично сделал в тех или иных обстоятельствах, чтобы исправить положение дел. С тех пор каждый раз, проезжая на Кавказ, я покупал на вокзале Ростова-на-Дону бутылку пива (а в молодости, что и покрепче) и с выездом поезда на мост вспоминал о том далёком вечере.

Здесь же я встретил своего однокашника по Второму Балтийскому училищу Маношина И.С., занимавшего должность помощника военного коменданта по перевозкам Ростова-на-Дону, художника, будущего заслуженного работника культуры УССР. Он ещё только осваивал должность и старался помочь нам, чем мог.

Поскольку при транспортировке в доке я являлся заместителем командира эшелона (то есть командира лодки) по снабжению, то на мне висела обязанность обеспечения личного состава эшелона продовольствием и качественного приготовления пищи. Первая часть этих обязанностей состояла из составления очередному военному коменданту порта заявки на продукты, а с приходом в порт, – получение продуктов, их подвоз и погрузка на док, а также ведение книги прихода и расхода продуктов. Вторую часть обязанностей, касающейся приготовления качественной пищи, командир возложил на нашего начальника медслужбы – младшего лейтенанта Азарова Алексея Нефёдовича. Он же должен был следить за приготовлением кипятка и круглосуточным наличием на доке кипячёной воды.

Учитывая полное безразличие Алексея Нефёдовича к тому, что творилось вокруг него, его деятельность должна была находиться под моим контролем. Кроме каютных ключей второго комплекта, я нёс ответственность за сохранность кухонной материальной части: черпака, вилки для вынимания из котла мяса, топора-колуна, пилы двухручной, кочерги, щётки для мытья котла, доски для разделки продуктов, ведра, безмена на 20 килограмм, а также банок для хранения всяких жиров. Всё это мне было выдано в Жданове, и я должен был сдать в целости кухонное имущество в Беломорске.

С постановкой лодки в док большая часть команды оказалась не у дел. Когда мы вышли из Ростова, я предложил старпому Николаю Ивановичу Суздальеву использовать свободный личный состав на чистке и покраске корпуса лодки. Работы здесь хватало на всех. Был составлен график покрасочных работ с учётом несения вахт внутри корпуса лодки. Начали делать подвесные люльки и ставить леса на доковой палубе. Каждый раз свободный от вахт личный состав строился и распределялся мною на работы. После обеда был час отдыха, и работа продолжалась до ужина. Офицеры, кроме механика, а именно: командир БЧ-2-3 старший лейтенант Колодин Виктор Иванович, командир БЧ-1-4 лейтенант Киселёв Валерий Николаевич и я несли вахту на мостике дока, следя за безопасностью

буксировки.

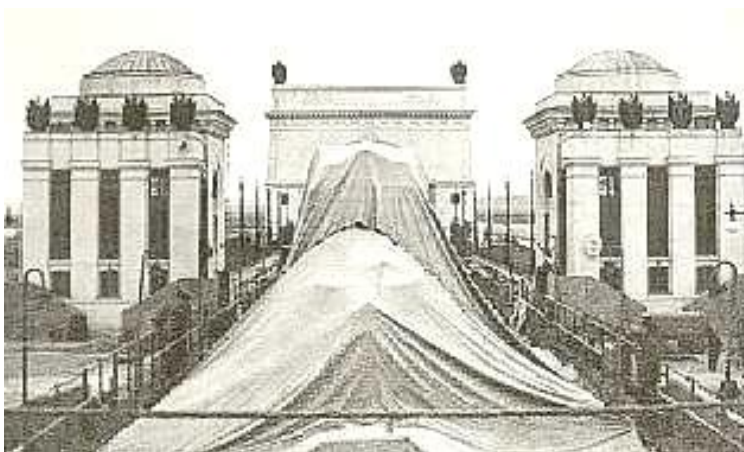
От Ростова до входа в Волго-Донской канал нас вёл буксир «Адмирал Ушаков» – старенький двухколёсный буксир тянул нас через отмели, протоку Татарин, через шлюз у плотины станицы Кочетовской и Верхне-Камышинские перекаты.



*Идём по реке Дон
за колёсным буксиром
«Адмирал Ушаков»*

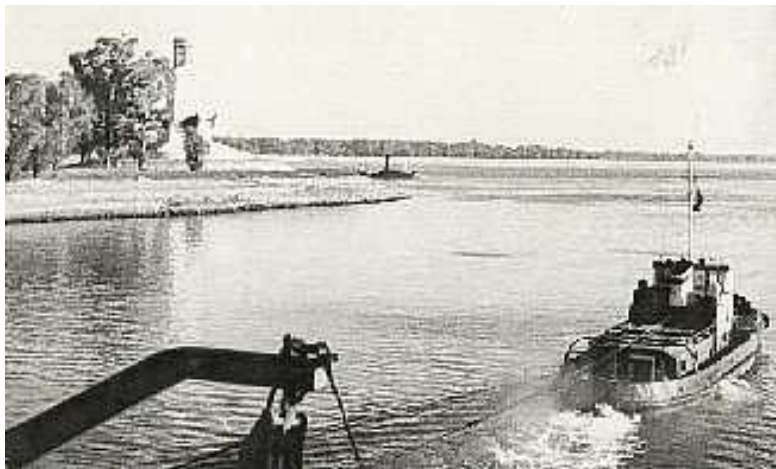
У города Калач произошла смена буксиров, и через входной шлюз в Цимлянское море нас повёл буксир «Академик Асафьев».

Введённый в эксплуатацию в 1952 году Волго-Донской канал представлял собой красивое фундаментальное сооружение. Все 13 шлюзов были построены как памятники славе русского оружия, а в целом весь канал представлял собой памятник доблестным войскам, участвовавшим в Сталинградской битве.



Док с зачехлённой подводной лодкой в шлюзе № 13

Пройдя по каналу 101-й километр через Сарептский затон, мы вышли на Волгу.



Выходим на просторы Волги. Слева памятник военным морякам, погибшим в боях за Сталинград

Справа у выхода в Волгу на берегу стоял простой, но внушительный памятник И.В. Сталину. Мне думается, что он должен и сейчас там стоять как памятник человеку – организатору разгрома гитлеровцев у стен Сталинграда. Но тогда ещё никто не знал, какой коварный и гнуснейший мировоззренческий переворот готовит стране и всему миру «наш дорогой Никита Сергеевич Хрущёв».

Мы входили в Волгу, когда солнце, поднимаясь из-за реки, постепенно освещало монумент сверху вниз и, казалось, отражённые от памятника лучи переливаются по всему видимому пространству. Простой памятник великому человеку! Хрущёв снёс этот памятник, так как считал, что «он мешает миграции чаек с Волги на Дон и обратно».

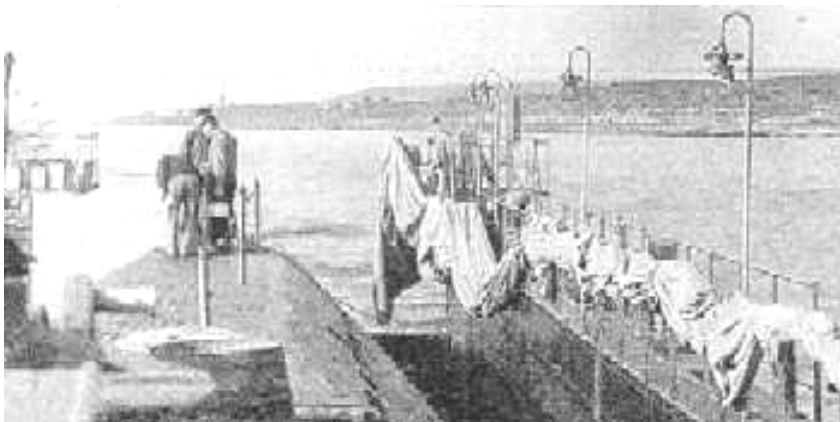


Памятник И.В. Сталину

Перед отходом из Севастополя личный состав лодки был несколько заменён «лучшими специалистами», которые заканчивали службу с приходом на Север. Естественно, этим «старикам» не очень-то нравилось висеть на корпусе лодки, очищая её от ракушек и ржавчины. Почти все они занимали рядовые должности – за пять лет не выросли до старшинских должностей. Они проявляли недовольство, иногда злобное недовольство, особенно, если работа была выполнена некачественно, и я заставлял их всё переделывать.

Среди недовольных особую подстрекательскую роль, как я потом узнал, выполнял Кулинкин. Пришедший на службу из бывшего оккупированного района, он был как две капли воды похож на того немецкого холуя, которого Кадочников в известном фильме «Подвиг разведчика» расстрелял как предателя Родины. Во всяком случае, взгляд его глаз был буквально идентичен. Но это я потом вник в его образ и понял его трусливую душу. А тогда я просто подумать об этом не мог. Недовольство их достигло такого уровня, что нашлись негодяи, решившие в удобный момент под шумок сбросить меня за борт в реку. Меня предупредил об этом Лапчук, но я ему не поверил. Думал, запугивают впустую. Однако дальнейшие события оказались далеко не пустой угрозой.

В Сталинграде мы сняли чехлы, закрывавшие лодку, и приступили к очистке и покраске рубки и палубы.



*На Волге близъ Сызрани красили верхнюю часть корпуса лодки.
Погода стояла чудесная*

Как-то после смены с вахты около начала первого часа ночи я возвращался в лодку. На рокаде, через которую мы переходили на палубу лодки, а затем и внутрь её, я увидел группу из шести-семи человек,

усиленно дымящих махоркой. «Пройти мимо или повернуть назад? Подумают, испугался и ещё больше обнаглеют». Не снижая скорости шага, я повернул на них и они расступились.

– Почему вы здесь и так поздно?

– Воздухом дышим.

– Время позднее, отбой ко сну был давно, спускайтесь в лодку, – сказал я и повернувшись к ним спиной продолжил движение.

Матросы медленно и неохотно последовали за мной. Спустившись в каюту, я разделся и лёг на кровать. Что замыслили эти люди? Неужели действительно хотели меня сбросить за борт? Какая-то чушь, какой-то «Броненосец «Потёмкин» 1954 года! Докладывать никому и ни о чём не стал. Всё равно не поверят.

На следующее утро, как ни в чём не бывало, произвёл развод на работы. Поднявшись затем со стапель-палубы на ворота дока, где обычно находилось наше командование и вахтенный офицер, я сказал старпому, что офицеры лодки, чьи подчинённые работают на корпусе, не должны быть безучастны к этой работе. С нерадивых, ленивых и просто не желающих выполнять мои требования они должны строго взыскивать. Николаи Иванович собрал офицеров, поставил перед ними задачу и, в частности, сказал, что нагрузка на офицеров не одинакова: одни при пустых аппаратах после вахты читают книжечки, а у помощника командира и кухня, и продукты, и покраска, и приборки. Далее он сказал, что каждый должен нести ответственность за деятельность своих подчинённых.

Вроде как в отдельном плавании все принимали (правда, с трудом) указания помощника к исполнению, а здесь помощник сам придумал себе работу по покраске лодки – пусть сам и делает. Этому способствовало и то, что каждый офицер, чтобы не идти на Тихий океан, намеривался любыми путями списаться с лодки. Командир и фельдшер были безразличны к проводившейся общекорабельной работе, а замполит – добрейший Михаил Иванович – радовал личный состав своими мероприятиями, занимавшими время по полдня.

У Камышина мы остановились. Мне было приказано снарядить шлюпку и идти на местный рынок за камышинскими арбузами. Я взял гребцами в шлюпку четырёх «стариков» и пошёл к берегу. Шлюпку мы загрузили полностью арбузами аж до планширя. Еле-еле добрались до дока. Был устроен большой арбузный день. Вроде, все были довольны и рады.

По вечерам я часто с грустью вспоминал свою первую лодку С-68 и её экипаж, своих севастопольских товарищей. Здесь же отношения были сложными, иной раз напряжёнными, и всё же не без хороших людей.

Я с благодарностью вспоминаю Николая Суздалева, Михаила Глубоцкого, Валерия Киселёва, Виктора Колодина, рулевого

Сверчкова С.И., артиллериста Яблочкина Г.И., торпедного электрика Чеснокова А.Г., старшину команды радиотелеграфистов старшину 1 статьи Ахметшина Н.Х., старшину команды мотористов старшину 1 статьи Новожилова А.А., старшего кока Анисимова Ф.П., строевого Горячёва В.А. Это были прекрасные люди, настоящие подводники.



*Проходим под
канатной дорогой
через Волгу
Куйбышевгидростроя*

В Зеленодольске военный комендант смог снабдить нас только хлебом, сказав, что другие свежие продукты мы сможем получить дня через два, так как на складе в Казани что-то случилось. У нас были запасы капусты, лука, тушёнки «Великая китайская стена», всяких круп, сухофруктов. Я сказал командиру, что до Горького нам хватит. Мы не могли терять время – становилось холоднее, приближались заморозки. Поэтому было принято решение не ждать свежих продуктов в Зеленодольске и следовать вперёд.



*Плавдок № 14 с нашей подводной лодкой тянет буксир
«Моряк Матюшенко» в Камском устье*

За Чебоксарами командир заметил на берегу небольшую чувашскую деревушку и сказал мне, чтобы я сходил на шлюпке в деревню: может раздобуду свежей картошки. Вдвоём с Ахметшиным мы пошли к

берегу, и, выйдя на сушу, зашли в ближайший дом. Там старик со старухой пожаловались нам на плохой урожай картофеля, но всё же продали нам сеточку картошки, которой хватало на одну заправку. Мы решили подняться дальше в деревню и зашли в окраинный дом. В избе за столом сидела девочка, а в нише у печи на кровати лежала старушка. Увидев нас с картошкой, девочка сказала:

– Дяденька, дай картошечки.

Ахметшин показал мне на кровать: присмотревшись, я с ужасом увидел, что одеяло шевелилось от вшей. Они ползали по лицу и волосам старухи. Я поставил сетку с картошкой на стол перед девочкой.

– Спасибо, дяденька, – услышал я её слабенький голос, когда мы выскакивали из избы.

Деревня была пуста: мужиков поубивало на фронтах, женское население разбрелось куда попало, а некоторые и поумирали. Девочка жила на милостыню, пока ещё жила.

Вернувшись на док, я доложил командиру все, что видел. Потом мы с Ахметшиным пошли под горячий душ, не раздеваясь, и, повинаясь требованиям Азарова, постепенно раздеваясь донага, провели под душем два часа.

На следующий день мы были в Сормово. Здесь мы устроили хороший банный и постирочный день для всего личного состава, провели экскурсию по историческим и культурным местам города, а офицеры ещё посетили цеха, где строились подводные лодки проекта 613.

Перед началом движения мы вновь зачехлились, и следующей нашей большой остановкой был город Щербаков, (бывший и настоящий Рыбинск).



*На Волге близь города Щербакова (Рыбинска).
Слева направо: Рождественский, Колодин, Милованов, Глубоцки*

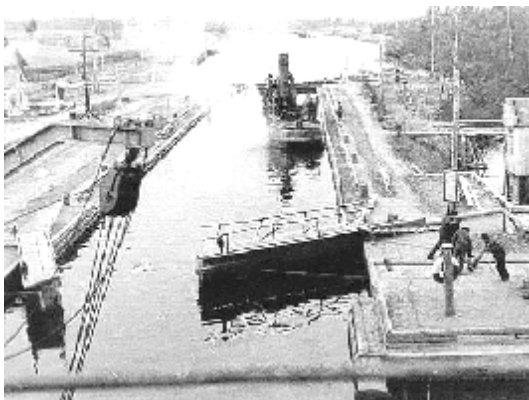
Пройдя через шлюз плотины, перегораживающей Волгу и Шексну, маленький буксир «Мышкин» медленно повёл нас по Волжскому пути Рыбинского водохранилища к Череповцу.

Покрасочные работы корпуса лодки были закончены. Командование приняло решение о проведении занятий и тренировок по специальности. «Старики», чтобы не мешались, были расписаны по вахтам, дежурствам и рабочими по камбузу. В неделю дважды я присутствовал на занятиях гидроакустиков и один раз у радиометристов. Обязательно один раз в день после очередной приборки обходил все отсеки лодки и проверял качество проведённой приборки и соблюдение личным составом корабельных правил. Ежедневный обход корабля постепенно стал моей привычкой. Впоследствии, будучи командиром лодки, в плавании или при стоянке в базе всегда находил время, чтобы обойти всю лодку.

В Череповце сменили буксир и по реке Шексне мы вышли в Белозерский канал. Более унылой местности, пожалуй, не придумаешь. До входа в канал справа уходил на север Северо-Двинский канал, построенный ещё в 1828 году и соединяющий Волгу с Белым морем. Тут же можно было разглядеть то ли бывший монастырь, то ли нынешнюю тюрьму. Печальное место.

По Белозерскому каналу, через реку Ковжу и далее по Мариинскому каналу, верхней части реки Вытегра до выхода в Онежское озеро нас тянули буксиры, использовавшие в качестве топлива дрова. Они часто останавливались, пилили и рубили прибрежные деревья и, создав себе новый запас дров, начинали движение.

Шлюзовая система Мариинского канала была столь «допотопная», что ворота шлюзов открывались и закрывались веретенообразным механизмом, в который впрягался крупный рогатый скот из ближайшей деревни. Коровам и быкам помогали приведшие их бабы и мужики. Вся процедура шлюзования длилась порой полдня.



*Каменный канал
Мариинской системы.
Ворота шлюза № 29
открывают вручную
наши матросы*

В одной из деревень мне предложили купить конскую полукопчёную колбасу. Продукт оказался довольно вкусным. На оставшиеся продовольственные деньги, пока мы шли по Мариинскому каналу, я закупал полюбившуюся нам колбасу, и на каждый завтрак помимо традиционных хлеба, масла и каши, был ещё и хороший кусок колбасы.



*Река Вытегра. Наступает зима, пошёл первый снег.
Справа налево: Милованов, Суздалев, Рождественский, Лебедько*

Особенно тяжёлым был переход по Старо-Мариинскому Каменному каналу. С топ-палубы можно было прямо шагнуть на любой из берегов. Док часто садился на каменистое дно, и буксиру не хватало мощности, чтобы снять нас с мели. Тогда мы заводили швартовы со шпилей дока на крупные деревья по обе стороны канала и общими усилиями тянули док вперёд.



*По Каменному
каналу
буксир «Селькор»
тащил нас на
дровах*

Случалось, шло встречное судно, тогда это была целая проблема. Нужно сказать, что дорогу нам уступали без всяких споров: либо оттягивались назад, либо прижимались к какой-нибудь ближайшей выемке берега.

*Белозерский канал.
Расходимся впритирку
со встречным судном*



В 1964 году Мариинская система была реконструирована, получила большую пропускную способность и возможность обеспечения проводки по ней тяжёлых атомных подводных лодок.

Как-то однажды Валентин Павлович, приняв лишку местного самогона, приказал, чтобы матросы принесли ему десятка два булыжников с берега. Кидая булыжниками в буксир, Милованов таким способом хотел увеличить скорость буксировки. Один из булыжников попал в рубку буксира, разбил стекло и кого-то задел. Это было самое настоящее хулиганство. Вызванные наверх старпом и замполит увели распоясавшуюся «Девочку Валю» вниз, в лодку. Скандал еле удалось замять. Да и капитан буксира не мог бросить нас. «А надо было бы» – подумал я. Но оставление воинского эшелона и уход, могло расцениваться, как преступление.

Онежское озеро мы прошли своим ходом и только у Повенца вновь встали в док. Беломорско-Балтийский канал был более современным сооружением, и его 19 шлюзов, несмотря на всё более крепнувший первый лёд, мы преодолели относительно быстро.

*Проходим
шлюзование
в Беломорско-
Балтийском
канале*



3 ноября стали на якорь на внешнем рейде Беломорска. Здесь я расстался с кухонной утварью и освободился от обязанностей заместителя командира эшелона по снабжению.

Белое море, хотя и называется Белым, казалось тёмным, от него веяло холодом и какой-то неприветливостью. В рано начавшихся полярных сумерках с левого борта оставались Соловецкие острова с мерцающими редкими огнями. Всё это быстро уходило за корму, и кто-то грустно сказал: «Вот так и жизнь проходит мимо, как Соловецкие острова». Что-то тяжело было на душе.

Баренцево море встретило нас западным пятибалльным штормом и слепящими снежными зарядами. Лодка зарывалась носом по рубку, ходовой кормовой флаг рвало на нитки.

В полной темноте 5 ноября мы ошвартовались у одного из причалов города Полярного. Никто нас не встретил, и, судя по всему, никому мы не были нужны. Сходивший куда-то командир, вернувшись, сказал, что команда эту ночь остаётся на лодке, а офицерскому составу предоставляется общая каюта на плавказарме (ПКЗ) «имени лейтенанта Погорелова». Сама ПКЗ-1 стояла почти под высеченной из скалы знаменитой мемориальной доской: «Здесь был 22 июля 1933 года основатель и создатель Северного флота Великий СТАЛИН».

Каюта наша располагалась на второй палубе и представляла вполне удобное жилище. Наш младший механик Леонид Михайлович Рождественский тут же предложил сходить в старый Полярный в магазин за «МАМУЛЕЙ», в которой размещалось 2,5 литра «Московской водки», и отметить таким образом наше прибытие на Север. Предложение, естественно, было принято. Оставшиеся начали готовить стол, а я прошёл на лодку и посмотрел, как там располагалась команда. Все оказались на своих местах: дежурная и вахтенная служба на месте, остальные отдыхали. «Всё же накачало нас Баренцево море, – подумал я, – устали все».

Вскоре мы все сидели за столом. На «МАМУЛЮ» нас пришлось пять человек. Через некоторое время к нам присоединился старпом,

немного посидел с нами. Усталость быстро свалила всех. То, что не было съедено, доели крысы, оказавшиеся в несметном количестве на ПКЗ «имени лейтенанта Погорелова».

6 ноября на этой же ПКЗ-1 на второй палубе для нашей команды был определён кубрик. Выделенный кубрик был приведён в порядок. Команда встала на довольствие, переселилась с лодки на ПКЗ, а на лодке была произведена большая приборка.

На первой палубе рядом с душем я нашёл пустующий предбанник и оборудовал его под свою каюту. Из душа, когда он работал, через щель в переборке ко мне под кровать лилась грязная мыльная вода, уходящая далее через шпигат за борт. Конечно, это было большим неудобством, но зато никакие усатые твари ко мне не проникали. В дальнейшем я купил себе приёмник «Баку», который в свободное от службы время напоминал мне о далёких южных морях..

На этом закончился наш переход с Юга на Север и началась служба на Северном флоте.

**Таблица плавания и транспортировки в доке подводной лодки
«С-91» при переходе внутренними водными путями
с Чёрного моря на Север**

№ п/п	Число и месяц	Пункт остановки	Примечание
1.	15 сентября	Севастополь	Выход на Север
2.	16-17 сентября	Жданов	Постановка в док
3.	19-20 сентября	Ростов-на-Дону	У стенки. Ремонт дока
4.	21 сентября	Станица Кочетовская	На якоре
5.	22 сентября	У входа в Цимлянское море	На якоре
6.	23-24 сентября	Цимлянское море	На якоре
7.	25 сентября	Станица Пятиизбянская	На якоре
8.	26 сентября	Красноармейск	На якоре
9.	30 сентября	У Камышина	На якоре
10.	3 октября	У Саратова	На якоре
11.	4 октября	Камское устье	На якоре
12.	5 октября	Зеленодольск	На якоре

13.	7 октября	Чувашская деревня у Чебоксар	На якоре
14.	8 октября	Горький (Сормово)	У стенки
15.	12 октября	Щербаков	На якоре
16.	13-14 октября	Рыбинское водохранилище	На якоре
17.	14-15 октября	Череповец	На якоре
18.	16 октября	Шлюз «Чайка»	На якоре
19.	17 октября	Село Конево, Белозерский канал	На якоре
20.	19 октября	Каменный канал	На мели 4 раза
21.	19 октября	Река Вытегра	На мели
22.	20 октября	Река Вытегра	На мели второй раз
23.	22 октября	город Вытегра	На якоре
24.	23-24 октября	Вознесенье	На якоре
25.	25-26 октября	Шелтозеро	На якоре
26.	27-28 октября	Повенец	На якоре
27.	30 октября	Надвоицы	На якоре
28.	1 ноября	Беломорск	На якоре
29.	2-3 ноября	Рейд Беломорска	Выход из дока
30.	5 ноября	Полярный	Конец перехода

Причины стоянок на якоре: смена буксиров, передоковка, погрузка продовольствия, заправка буксиров дровами.

Северный флот

7 ноября в ознаменование 37-й годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции на всех подводных лодках и кораблях были построены по «Большому сбору» команды и подняты флаги расцвечивания. Нас поздравил только командир, и мы ответили трёхкратным «УРА!». Стоя на палубе, я смотрел на город, похожий на грязно-белый муравейник, покрытый низко стелящимися чёрными облаками. Впечатление было чрезвычайно печальное.



Да, Полярный – это не Севастополь!

Сразу же после праздника комиссия из флагманов и их помощников проверила лодку, и 11 ноября «С-91» была принята в состав 162-й бригады 33 Краснознамённой ордена Ушакова дивизии подводных лодок Северного флота.

Дивизией командовал контр-адмирал Поликарпов И.А., начальником штаба дивизии был капитан 1 ранга Макаренков Г.Ф. Это были офицеры с боевым и управленческим опытом, помогающим им решать сложные задачи и проблемы постоянно поступающих от промышленности новых подводных лодок. Кроме нас, в состав бригады входили подводные лодки IX-бис серии С-14 («Героический Севастополь»), С-15 («Колхозница»), С-16 («Герой Советского Союза Нурсеитов»), С-17 («Советская Сванетия»). Все, кроме С-17, участвовали в Великой Отечественной войне и с мая 1943 года совершили в общем шестнадцать боевых выходов, уничтожив два тральщика и один транспорт противника. Сейчас же командовали ими такие лихие командиры, как Елсуков Г.В., Эрлих Р.Д., Самойлов В.А., Золотухин В.Д.. И ещё я застал командира «С-19» капитана 3 ранга Паргамона И.Н.

Уже в то время капитан 3 ранга Золотухин В.Д. выделялся склонностью к научной разработке вопросов тактики применения подводных лодок. Как-то, зайдя к нему в каюту, застал его за разработкой более совершенных таблиц торпедной стрельбы. Я зашёл на минутку, а он держал меня у себя почти два часа, объясняя свои расчёты по совершенствованию таблиц стрельбы. Помнится, кое-что по этому вопросу он

опубликовал в «Морском сборнике». Я тоже взял его поправки в таблицы стрельбы, и мы использовали их на практических стрельбах на Тихом океане. Ещё слышал о творческом подходе к решению тактических задач Василия Григорьевича Кичёва, но с ним я знаком не был и его не видел.

Кроме старых лодок, в бригаду входили подводные лодки С-79 капитана 2 ранга Рулюка А.А., С-86 капитана 3 ранга Подольского К.Д., С-87 капитан-лейтенанта Поникаровского В.Н. (с 1.02.55 г.), С-181 капитана 3 ранга Щербакова В.С., и мы – С-91. Командовал 162-й бригадой капитан 1 ранга Кудряшов Геннадий Трофимович, уроженец Московской области, 1917 года рождения. Он окончил училище в 1940 году, всю войну участвовал в боевых действиях на подводных лодках Балтийского флота и в 1946 году стал командиром подводной лодки. За войну был награждён орденами Ленина, Красного Знамени и Красной Звезды. В общем, боевой офицер. Кудряшов Г.Т. в последующем – Командующий подводными силами СФ (1959-1961 годы), заместитель НШ СФ по БУ – ОД СФ, с 1962 года – командир Учебного центра ВМФ в Палдиски. Умер в 1966 году.

Здесь же на бригаде я встретил своих однокашников: Акатова А.В., Гашкова Ю.Н., Золотарёва Е.Н., Попова Н.Д., Семёнова В.Г., Селигерского К.П., Чернова Е.Д. Вскоре между мной и Черновым завязалась настоящая дружба. Он был командиром БЧ-2-3 и полностью разделял мои взгляды по поддержанию необходимого воинского порядка и дисциплины. Кроме того, у нас были командирские устремления в ходе дальнейшей службы. Многие вечера мы проводили вместе, обсуждая насущные вопросы службы. В последующем, оказавшись одновременно в отпуске, я бывал у Жени Чернова на квартире на Петроградской стороне. Он познакомил меня со своей женой Кирой, но, судя по всему, я ей не пришёлся по душе.

По возвращении из отпуска на меня была возложена тяжёлая обязанность: подготовка экипажа к сдаче задачи № 1 курса боевой подготовки подводных лодок ВМФ. В этот период отрабатывается вся повседневная и боевая организация корабля от подготовки одиночного матроса и офицера до подготовки всего экипажа. Успешная сдача задачи № 1 означала, что лодка готова к выходу в море.

Ко всему этому добавились экзамены и зачёты на допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой. Срок сдачи устанавливался командиром 33-й дивизии – до 25 июня 1955 года. В приказе была объявлена большая группа офицеров – более пятидесяти человек. В абсолютном своём большинстве это были старшие помощники и помощники командиров подводных лодок. Наша группа состояла из следующих лиц (здесь позволю себе не только назвать их, но и показать, кем стали они в последующем):

1. Антонов В.А. – это тот самый, с которого начиналась песня в городе Николаеве. Командир подводной лодки проекта 667А «К-26», капитан 1 ранга.

2. Стёпочкин С.П. – начальник штаба 10 отдельного дивизиона подводных лодок в Кронштадте, капитан 1 ранга.

3. Матвиевский О.А. – Заместитель Командующего Балтийским флотом по вооружению и судоремонту. Контр-адмирал.

4. Громов Б.И. – начальник ордена Ленина офицерских классов ВМФ, вице-адмирал.

5. Боровков С.Н. – Заместитель начальника штаба Таллинской ВМБ – оперативный дежурный базы, капитан 1 ранга.

6. Суздалев Н.И. – старший офицер отдела информации Главного оперативного управления Генерального штаба Вооруженных Сил СССР, капитан 1 ранга.

7. Спиридонов Э.Н. – Командующий Тихоокеанским флотом, адмирал.

8. Хвощ В.А. – Начальник кафедры тактики ВМФ Высшего Военно-морского училища имени А.С. Попова, капитан 1 ранга.

9. Лободенко В.В. – Начальник отдела Главного штаба ВМФ, контр-адмирал.

10. Акатов А.В. – Помощник Командующего Северным флотом по строевой части, контр-адмирал.

11. Грукало А.В. – старший офицер Оперативного управления Главного штаба ВМФ, капитан 1 ранга..

12. Чернавин В.Н. – Главнокомандующий ВМФ – Заместитель Министра обороны СССР, адмирал флота.

13. Курдин К.Б. – старший преподаватель Военно-Морской академии, капитан 1 ранга.

14. Митрофанов Ф.А. – Начальник Оперативного управления – Заместитель начальника штаба Тихоокеанского флота, контр-адмирал.

15. Лебедько В.Г. – (в этом списке единственный лейтенант) на флоте – Начальник Оперативного управления–Заместитель начальника штаба Северного флота, в Сухопутных войсках – Начальник Военно-Морского управления – Заместитель Начальника штаба войск Юго-Западного направления по военно-морским вопросам, контр-адмирал.

Мне, лейтенанту, идти сдавать зачёты и экзамены к специалистам дивизии было просто смешно. Никто бы всерьёз меня не принял, а если бы принял, то не преминул бы отправить меня обратно для более глубокого освоения предмета. Другое дело – было бы звание, позволяющее занять следующую должность. Но звания не было, и поэтому у лейтенанта впереди было много времени для повышения своих знаний. В сущности, должность помощника командира была введена на лодке проекта 613 для ускоренной подготовки командных кадров быстро растущего

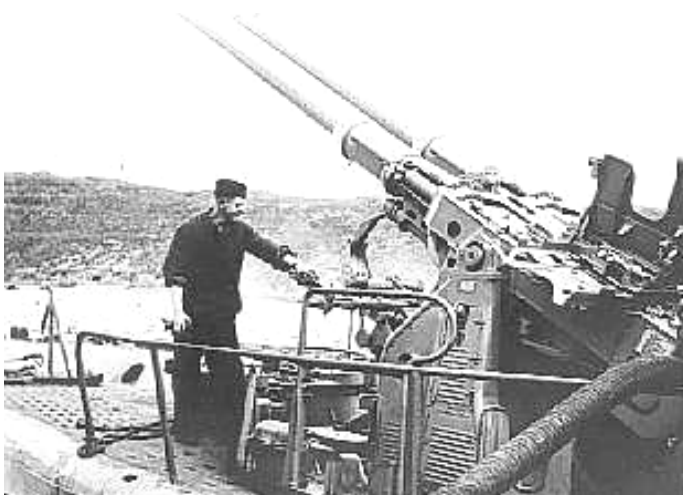
подводного флота. Это с одной стороны, а с другой – неприсвоение очередного звания лейтенанту – помощнику командира, тормозило процесс его продвижения. Чем это было вызвано, – неизвестно, но кому-то звания всё же присваивались. Некоторая задержка роста подводников, а я был не один такой, привела к тому, что на лодки начали приходить офицеры с надводных кораблей, имевшие звания старших лейтенантов и капитан-лейтенантов. Была ли здесь остановка для приобретения опыта или просто самодурство, – понять трудно. Зато в этой неразберихе у начальников появилась возможность решать вопрос о присвоении очередного звания даже при безупречной службе офицера в зависимости от субъективных мотивов. Думаю, что все эти обстоятельства имели место.

Всё же зачёты и экзамены у меня принимали. Помогли два фактора: во-первых, меня представлял неизвестным экзаменаторам флагманский РТС 162-й бригады капитан-лейтенант Рыбин Е.А., и, во-вторых, я представлял этим же экзаменаторам приказ командира 180-й бригады Черноморского флота о своём допуске к самостоятельной вахте на ходу, в том числе под водой, и на якоре. В общем, все теоретические зачёты и экзамены я сдал до первого выхода в море.

Что же касается задачи № 1 и подготовки лодки к выходу в море, то здесь обстановка была более чем сложная: старпом и заместитель по политчасти были в отпуске. Командир БЧ-1-4 Киселёв лежал в госпитале с переломом основания черепа, командир БЧ-5 Морозов впадал в неврастенические припадки, командир БЧ-2-3 Колодин и командир моторной группы нацелились на другие места службы. «Девочка Валя» вообще не появлялся на корабле и не приходил даже на подъём флага. Живыми «штыками» в сущности были командир рулевой группы лейтенант Сапрыкин А.Н., командир торпедной группы лейтенант Петров С.П. и фельдшер. «Старики», шедшие с нами по Волге, были уволены в запас, и пришли молодые матросы, которых надо было всему учить. Поэтому много времени затрачивалось на освоение специальности, на одиночные тренировки на боевых постах, частные учения по боевым частям. Еле хватало времени на общекорабельные подготовительные, тренировочные учения, учения главного командного пункта в дивизионных учебных кабинетах.

Чистка механизмов, трюмов, приборка отсеков, различные покрасочные работы оставались большей частью на время после ужина. И так почти два месяца. Люди были измотаны. Вечером меня зачастую трясла нервная лихорадка, когда я забирался в свою каюту – предбанник.

Здесь я должен сказать слова благодарности Жене Чернову – он морально меня часто поддерживал. Но и у него прибавилось забот: он часто выходил в море. Помогали севастопольцы с подводной лодки С-87. Тем не менее, у себя на лодке я оставался хотя и временным, но главным организатором, работодателем и жёстким начальником.



Полярный, 1955 год.

Командир отделения комендоров старшина 2 статьи Яблочкин готовит артиллерийскую установку к сдаче задачи № 1

Однажды в воскресный вечер я спустился в кубрик, чтобы посмотреть, как личный состав готовится ко сну. Дневальный по команде был на месте. В углу кубрика, отгороженном занавеской, что-то делал боцман, главный старшина Кудрявцев Г.Т. Кое-кто уже лежал в кровати, некоторые бродили по кубрику. Обмундирование почти везде было разбросано и не заправлено, как это положено. У подошедшего дежурного по команде я спросил:

– Сейчас двенадцатый час ночи. Почему люди бродят по кубрику, обмундирование не заправлено на ночь, как это положено?

Не успел тот ответить, как из полутемноты выскакивает матрос-рулевой Сайдадинов Али и, выхватив из-за пояса большой нож, с криком: – «Зарэжу!» бросается ко мне.

От неожиданности я отшатнулся и чуть не упал на занавеску боцмана. В озверевшее лицо Сайдадинова уткнулось ружьё Кудрявцева Г.Т.

– Брось нож и марш на койку, – крикнул Кудрявцев.

Сайдадинов бросил нож и, матерясь по-таджикски, полез на второй ярус своей койки. Я подобрал кривой таджикский нож и сказал дежурному:

– Смотрите, как надо заправлять обмундирование.

При полной тишине в кубрике подошёл к ближайшей прикроватной табуретке и сам заправил обмундирование какого-то матроса.

– Вот так должно быть у всех. Через полчаса приду и проверю, – сказал я дежурному и вышел из кубрика на палубу, по которой куда-то в корму бежало мимо меня несколько крыс. В каюте, включив ночную музыку, несколько успокоился. Да, конечно, люди устали, но деваться было некуда. Через полчаса проверил кубрик: всё было заправлено, горел синий свет, и было тихо.

Утром после проверки оружия и технических средств, как всегда по понедельникам, начался планово-предупредительный осмотр и ремонт материальной части.

Как оказалось, в воскресенье наши матросики где-то раздобыли «Мамулю» и решили перед сном её употребить. Что и сделали, а тут так некстати появился помощник командира, вот южная кровь и разыгралась у нашего таджика. Перед обедом команда и офицеры были построены, и я объявил Сайдадинову 10 суток ареста за распитие спиртных напитков и нарушение вечернего распорядка дня. Команда поняла меня и даже потом, когда я оказался в госпитале, уставной порядок в кубрике не нарушался. После обеда Сайдадинова отвели на гарнизонную гауптвахту, где он и отбыл положенный срок.

В начале марта мы сдавали задачу № 1. На лодку прибыли специалисты бригады для проверки знаний личного состава по специальности. В этот же день проверялся кубрик и проводился строевой смотр. Смотр проводил лично командир бригады и рядом с ним, как ни в чём не бывало, стоял наш командир. Смотр завершился торжественным маршем. Затем комбриг осмотрел подводную лодку. Вроде остался довольным, но ничего не сказал.

На следующий день приём задачи был продолжен. На сей раз старшим был начальник штаба бригады капитан 2 ранга Гришин Ф.Н. О нём тоже нужно сказать несколько слов. Уроженец Краснодарского края, 1913 года рождения. Закончил училище в 1937 году. Стал командиром «малютки» в 1940 году на Тихоокеанском флоте. Участвовал в войне с Японией. После войны был начальником строевого отдела Тбилисского Нахимовского училища. В апреле 1953 года назначен начальником штаба 162-й бригады. С апреля 1955 года командир 162-й бригады, с ноября 1958 года – командир 7-й дивизии, контр-адмирал. Затем командир 9-ой эскадры и Заместитель НШ БФ по БУ – ОД флота. В 1969 году уволен в запас.

В его присутствии мы провели учения по подготовке лодки к походу и погружению, по постановке лодки для плавания под РДП (работа дизеля под водой) и учение по борьбе за живучесть в условиях плавания лодки под водой. Всё закончилось артиллерийской тревогой с проверкой обязанностей артрасчёта вплоть до выноса артбоезапаса на верхнюю палубу.

На третий день Гришин проверил работу Главного командного пункта подводной лодки при выходе в торпедную атаку. Командир выходил в атаку

по транспорту с применением двух торпед в залпе, и, нужно сказать, вполне удачно. Этим бы всё и должно было закончиться, но Гришин приказал выйти в торпедную атаку мне. Честно говоря, я этого не ожидал.

Начальник штаба поставил на прибор корабельную поисково-ударную группу из трёх малых противолодочных кораблей на дистанции 30 кабельтов. Группа атакывала меня, а я её из кормовых торпедных аппаратов, выходя из полосы поиска. Результат атаки мне пришлось вычерчивать на доске. Попадание одной из двух торпед в один атакующий корабль было спорным, но в целом атака была оценена удовлетворительно. «Да, это тебе не камышинские арбузы, не кухонная утварь и даже не покраска лодки» – подумал я.

Во второй половине дня состоялся разбор приёма задачи. Разбором руководил комбриг. Замечаний, конечно, штабисты накопили, но лодке поставили оценку «хорошо». В заключение, комбриг сказал, что часть офицеров следует заменить по независящим от них причинам, и сделать это нужно хотя бы за месяц до выхода на Тихий океан.

На первом курсе 2 Балтийского Высшего Военно-морского училища, находясь в городском патруле, я, выполняя приказание старшего патруля, случайно попал под мотоцикл. В темноте ночи, мчащийся с выключенной фарой мотоцикл ударил меня в левый бок. Спас меня палаш, а то бы левую ногу раздробило. Следствием этого был обрыв мениска левого коленного сустава. При неудачной ходьбе левая голень выскакивала из бедра, по крайней мере, такое было ощущение, но идти дальше было нельзя. Я останавливался, вытягивал ногу, левой рукой с силой бил по голени, она вставала на место, и можно было продолжать движение. Случалось это не часто, но бывало, и я надеялся прожить так всю жизнь. Но однажды произошло непоправимое.

В марте мы вышли в море на задачу № 2. Суть её заключалась в практической отработке надводного и подводного плавания на различных режимах движения, определении маневренных элементов, выполнении маневров погружения и срочного погружения, плавании под РДП, выходе в условную торпедную атаку, ведении борьбы за живучесть в подводном положении и так далее.

С нами старшим на борту пошёл начальник штаба бригады капитан 2 ранга Гришин Ф.Н. В ходе плавания он намеревался принять от меня практические действия на допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой. Старпом Николай Иванович Суздалев, приехавший из отпуска, ещё пока сдавал теоретические вопросы. Перед выходом Гришин сказал мне:

– Сегодня вы управляете лодкой. Так что, действуйте.

Я отошёл от пирса, развернул лодку из Екатерининской гавани и вышел в Кольский залив. При входе в полигон боевой подготовки, почти на траверзе острова Кильдин, Гришин приказал мне произвести срочное погружение на перископную глубину, и сам спустился вниз. Командую:

– Все вниз!

Убедившись, что сигнальщик спустился вниз, и никого в надстройке нет, приказал:

– Стоп дизеля! Срочное погружение!

Сам развернулся, чтобы спуститься в люк. Вот здесь судьба злобно надсмехалась надо мной: голень «выскочила» из бедра, и как я ни старался вставить её на место, – ничего не получалось!

А между тем главный балласт, кроме средней группы балласта, был принят. Зная в каком напряжении стоят внизу у станции погружения и всплытия, ожидая последнюю команду: «Задраен верхний рубочный люк», я крикнул вниз:

– Отставить срочное погружение!

На мостик моментально выскочил Гришин:

– В чём дело?

Я ему сказал, что подвернул ногу и спуститься вниз не могу. Меня спустили вниз и положили во втором отсеке на диван. Азаров осмотрел коленный сустав, но очевидно не понял в чём дело, и я ему помог, сказав, что это обрыв мениска.

– И давно это у вас? – спросил Гришин.

– Давно, с училища, – ответил я.

– Да как вы смели идти служить на подводные лодки?! – вскричал Гришин.

– Так вот и смел, – и я отвернулся к спинке дивана.

Лодку возвратили в базу. Меня на «санитарке» доставили в базовый лазарет. Когда меня выносили из машины, я увидел, как наша лодка отходила от причала в море. «Ну вот и всё! Закончились твои плавания», – подумал я.

Прибывший флагманский врач дивизии и начальник базового лазарета, осмотрев меня, сказали, что, к сожалению, они ничем мне помочь не смогут, но со временем всё срастётся, и мне с палочкой можно будет осторожно ходить.

Это был безжалостный приговор об окончании военной службы. Меня положили в одиночную палату и оставили в покое. Можно себе представить, что я переживал в это время. Первый посетитель появился через две недели. Им был представитель отдела кадров 33-й дивизии. Он сказал мне, что командованием дивизии принято решение о моей демобилизации, но оно не бросит меня на произвол судьбы и окажет мне помощь в получении гражданской специальности по моему желанию. Я высказал желание поступить в Московский государственный университет на исторический факультет. Кадровик заверил меня, что так всё и будет сделано, и с началом учебного года я буду учиться в МГУ. Потом зашли старпом с замполитом: рассказывали, как идут дела на лодке.

Они рассказали также, что начато формирование Экспедиции Особого назначения (ЭОН-65) для перевода группы кораблей на Тихий океан Северным Морским путём. Командовать Экспедицией назначен контр-адмирал Рассохо А.И. В состав группы кораблей включены: крейсера «Дмитрий Пожарский» и «Адмирал Сенявин», плавбаза подводных лодок «Нева», две большие подводные лодки проекта 611, десять подводных лодок проекта 613, 12 больших охотников за подводными лодками, 12 тральщиков и 8 транспортов различного назначения. Всего, таким образом, Экспедиция насчитывала в своём составе 46 выпелов. Пожалуй, это была самая крупная экспедиция за всю историю плавания Северным Морским путём, по крайней мере, в послевоенное время.

Николай Иванович Суздалев поведал далее, что на днях лодка уходит в Росту, где будет проходить навигационный ремонт, размагничивание, приём всех запасов и другие мероприятия. Одновременно для защиты лодки ото льда будут установлены съёмные дерево-металлические щиты вместо волнорезов торпедных аппаратов, буксирные устройства для буксировки лодки впритык за ледоколом, а также защищены обтекатели гидроакустических станций.

Нечего и говорить, как я переживал, что никогда мне теперь не придётся осуществить свою давнюю мечту пройти Северным морским путём на Тихий океан. Жень Чернов, чаще других навещавший меня, как мог, успокаивал. Он, только он один, всегда был рядом со мной. Спасибо ему за те дружеские отношения, которые помогали мне преодолевать глубочайший моральный стресс и одиночество.

Я уже кое-как передвигался самостоятельно, держась за стены палаты, когда внезапно произошёл случай, вновь изменявший мою судьбу. Однажды в Полярный нагрянула медицинская комиссия из Москвы. Возглавлял её полковник Комаров Ф.И. В Полярном находился и главный госпиталь флота, и другие медицинские учреждения. Все они были подвергнуты проверке. Напоследок медики решили заглянуть в базовый лазарет.

– А здесь что? – спросил Комаров у флагманского врача дивизии.

– Здесь один офицер с закрытой травмой ноги. Мы его подлечиваем, но к службе он не пригоден и в ближайшее время будет демобилизован.

Так бы и прошли москвичи мимо, но что-то Комарова остановило, и он приоткрыл дверь палаты. Наши глаза встретились, мы узнали друг друга.

– Володя, что ты тут делаешь? – спросил Комаров.

Здесь нужно сказать, что Фёдор Иванович был близким другом моего отца, и как-то я оказал ему хорошую услугу: пронёс в чемодане его жену через пограничный контроль поезда Ленинград – Порккала-Удд. Я рассказал Фёдору Ивановичу всю историю, которая приключилась со мной.

– А ты служить-то хочешь? – спросил он.

– Фёдор Иванович, для этого и в училище шёл, чтобы служить, но

врачи говорят, что ничего сделать не могут.

– Это какие такие врачи?

Затем он повернулся к флагманскому врачу дивизии:

– Чтобы через два часа этот лейтенант был в госпитале у главного хирурга флота. В отношении операции я сам дам ему указания.

И уже обращаясь ко мне спросил, писал ли я отцу обо всех этих делах. Я сказал, что не хотел его беспокоить, сообщая о своей безысходной обстановке. Фёдор Иванович сказал:

– Твоё счастье, что я открыл дверь этой палаты. Но ничего, сейчас всё будет по-другому, и ты останешься на подводных лодках.

Действительно, через полтора часа я был в госпитале. Главный хирург флота, очевидно защищая честь мундира флагманского врача дивизии, сказал мне, что такие операции ещё только в стадии освоения, а сейчас меня будут к ней готовить, и через неделю операция будет проведена.

После операции у меня левое колено оказалось величиной с футбольный мяч. Ежедневно мне делали пункции и через огромную иглу откачивали жидкость из колена.

Посетил меня Милованов, и я сказал ему, что остаюсь на лодке и пойду на Тихий океан. Посетил меня и представитель отдела кадров флота и сказал, что выздоровление может затянуться, и предложил остаться на Северном флоте. Но я не соглашался. Каждый день проводил изнуряющие тренировки на шведской стенке, прыгал сначала с маленьких ступенек и так дошёл до высоты табуретки. Колено значительно уменьшилось в размерах, жидкость прекратили откачивать. Я попросился на военно-врачебную комиссию. Врачи, смотря на моё колено, качали головами. Тогда я пошёл на риск и спрыгнул со стола.

Военно-врачебная комиссия 8020 Главного Военно-морского госпиталя Северного флота 24 мая 1955 года признала меня годным к службе на подводных лодках. Я выписался из госпиталя с рекомендацией: ногу не перенапрягать, так как опухоль колена была ещё большой. Прошла она только в конце сентября на Камчатке.

С возвращением на лодку произошло ещё одно большое событие в моей жизни: в июне я был принят кандидатом в члены КПСС. Рекомендации мне дали: экипаж, а он был весь комсомольский, замполит Михаил Иванович Глубоцкий и была ещё у меня самая дорогая для меня рекомендация мичмана Овечкина Николая Ивановича. Вступая в партию, не преследовал какие-то корыстные цели для своей командирской карьеры, да у меня и в мыслях этого не было.

Отец мой был коммунистом и был для меня всегда примером в выполнении своего воинского и жизненного долга. Вступая в ряды КПСС, обязался быть верным идеям Ленина и Сталина, идеям справедливого устройства жизни, и добросовестно служить своему народу, отдавая этому

все свои знания и силы. Я не был строителем коммунизма, понимая, что до него слишком далеко, несмотря на хрущёвские лозунги и проповедничество наших незадачливых политработников.

Считал себя строителем общества социальной справедливости. Кроме того, я был государственным, не воспринимал малейшего использования служебного положения для личного обогащения. Ко времени вступления в партию познакомился со многими работами Ленина и Сталина, но честно признаюсь, что на «Капитал» Маркса у меня не хватило терпения, хотя понимал сущность его теории прибавочной стоимости.

Как военный человек, много свободного времени тратил на изучение вопросов военного искусства, причём, не обязательно морского, и всё более убеждался, что талант военного руководителя во многом зависит от глубокого понимания им законов диалектики. При этом совершенно неважно было: познавал он их через учебники или благодаря своей природной проницательности. Мне пришлось постигать эту истину всю жизнь, начиная с училища.

Ту партию, в которую я вступил в 1955 году, я не предавал никогда, несмотря на всё более развивающиеся в ней и в комсомоле разрушительные процессы, начавшиеся с 60-х годов. Они вызывали у меня душевную боль и внутреннее отторжение. В этом была основная причина того, почему политработники меня не жаловали.

Через несколько дней я узнал, что в Севастополе скончался Николай Иванович Овечкин – настоящий коммунист, замечательный подводник, верный солдат своей Родины.

В мае-июне на лодке значительно сменился офицерский состав: командиром БЧ-2-3 стал лейтенант Боднев З.Г., командиром БЧ-1-4 пришёл с ПЛ С-87 лейтенант Мальков А.А., командиром БЧ-5 был назначен инженер-капитан-лейтенант Герасимов А.Ф., командиром рулевой группы пришёл из училища лейтенант Венедиктов А.А. и командиром моторной группы стал инженер-лейтенант Эйдельман О.М.

Все они неплохо знали своё дело и, несмотря на незначительное время совместной службы и плавания, на лодке сложился дружный лейтенантский коллектив, куда на правах старших, но уважаемых членов вошли старпом и замполит. Несколько в стороне стоял Герасимов, но он пользовался непререкаемым авторитетом в своей области. Мои требования по общекорабельному порядку первоначально вызывали у него удивление и неприятие. Потом, когда он лучше узнал меня, у нас с ним сложились хорошие товарищеские отношения, которые сохранились навсегда.

Мальков был моим однокашником по училищу, но там мы не были близко знакомы. С приходом его на лодку, мы стали друзьями, и эта дружба крепла по мере удаления нас с запада на восток. Несколько легкомысленный, он был хорошим и добрым товарищем. На Камчатке и в Приморье вне службы мы часто проводили время вместе, а потом и

дружили семьями. Только в результате его непоследовательности и попыток «замести следы» недружеских поступков, наши отношения прервались в 1994 году. Предательства я не прощал никому.

Гораздо более серьёзные дружеские отношения существовали между мной и Николаем Ивановичем Суздаевым. Это был прекрасной души человек, честный и порядочный друг, на которого можно было всегда положиться при любых служебных и жизненных ситуациях. Всю свою жизнь он меня звал «лейтенантом».

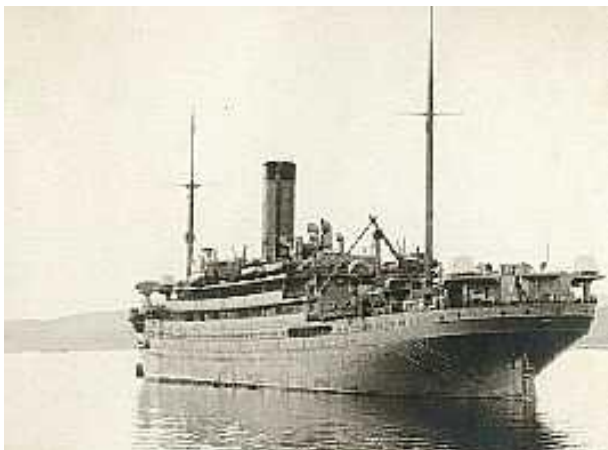
*Старший помощник командира
подводной лодки С-91 старший лейтенант
Суздаев Николай Иванович*



В 1998 году, когда я приехал к нему в Москву, мы с ним оказались на разных углах перекрёстка, и он, первым увидев меня, крикнул: – «Володя! Лейтенант!». К сожалению, это была наша последняя встреча. В своём последнем послании в связи с днем Победы он писал: «... Желаем много Вам хорошего, а главное – сохранения вашего здоровья и благополучия Вам и Вашим внукам ... Я думаю, что у нас будут ещё радостные дни...». Через 44 дня его не стало. Похоронил его Генеральный штаб, как одного из лучших своих офицеров, на Ваганьковском кладбище. Но это всё было потом.

Пока я лежал в госпитале, наша подводная лодка вошла в состав 8-й бригады подводных лодок ЭОН-65. Командовал бригадой капитан 2 ранга Лаврищев Н.И., начальником штаба был капитан 2 ранга Тёмин А.Б.

В состав бригады входили подводные лодки: Б-62 капитана 2 ранга Колосова Н.Н., Б-63 капитана 2 ранга Шишкина В.Н., С-77 капитана 3 ранга Проскунова М.Г., С-78 капитана 2 ранга Капитонова А.А., С-79 капитана 2 ранга Рулюка А.А., С-86 капитана 3 ранга Подольского К.Д., С-87 капитан-лейтенанта Поникаровского В.Н., С-173 капитана 3 ранга Смертина В.М., С-176 капитана 2 ранга Степанова Г.В., С-178 капитан-лейтенанта Сорокина Ю.С., С-179 капитана 2 ранга Синяк С.С., плавбаза «Нева», командовал которой капитан 2 ранга Самаренков Н.Н.



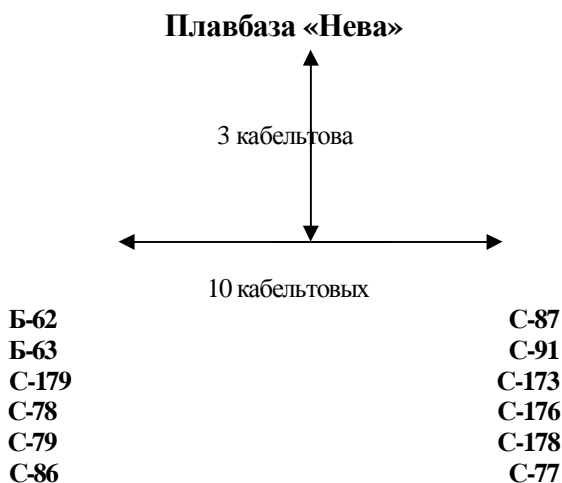
*Плавбаза
«Нева» стоит на
рейде Росты в
готовности к
переходу Северным
Морским путём*

Тральщики и большие охотники были сведены в отдельные дивизионы, а вспомогательные суда, в том числе три средних рыболовных траулера – в отряд транспортов. Лёгкие крейсера: «Дмитрии Пожарский» капитана 1 ранга Григорьева В.Г. и «Адмирал Сенявин» капитана 1 ранга Степаньяна И.Г. находились под непосредственным командованием командира ЭОН-65.

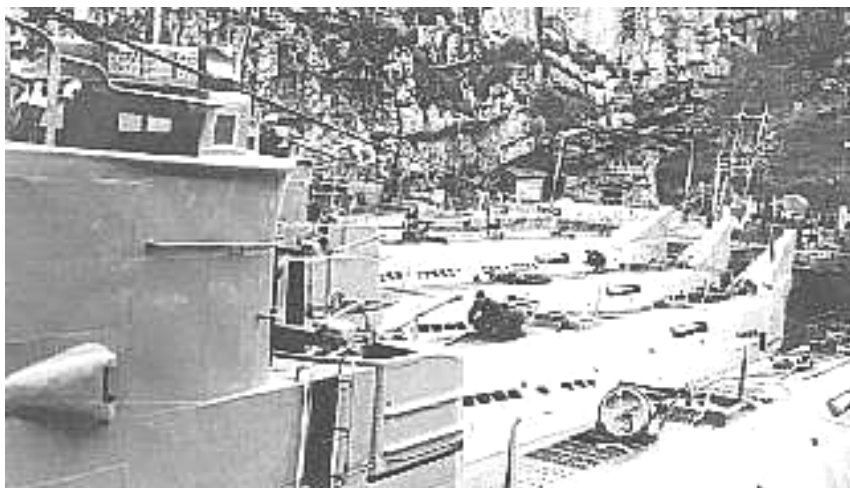
17 июня мы подтвердили задачу № 2, после чего старпом и я были допущены к самостоятельному несению ходовой и якорной вахты. Нам с Суздалевым Н.И. не удалось в этот раз сдать полностью зачёты на самостоятельное управление подводной лодкой, – ему из-за отпуска, а мне из-за болезни. Но всё же это было достижением, так как на некоторых лодках дело обстояло хуже.

25 июня командование ЭОН-65 устроило в Доме офицеров прощальный вечер отдыха. Все были «раскованы», внизу работал буфет, где всякие напитки и пиво лились рекой. Наверху играл оркестр, и сам Рассохо увлечённо танцевал вальсы и танго. На вечере были все командиры кораблей и капитаны судов, а также все свободные от службы офицеры. Были организованы всякие викторины, розыгрыши и прочее. Комендатура следила за порядком, но никого не трогала, а тех, кто не держался на ногах, развозили по месту жительства. Все были довольны и ещё долго вспоминали этот чудесный вечер.

С началом июля 8-я бригада выходила в море для отработки совместного плавания в строю кильватера, а также в специальном ордере в двух кильватерных колоннах. Ордер № 1 представлял из себя следующее построение:



После возвращения в базу началась погрузка запасного имущества (ЗИПа) на плавбазу «Нева» и продуктов на подводную лодку. Наступали последние дни и часы нашего пребывания в Полярном.



*Полярный, подплав, июнь 1955 года. Подводные лодки готовы к переходу.
У всех приварены специальные носы для упора в корму ледокола*



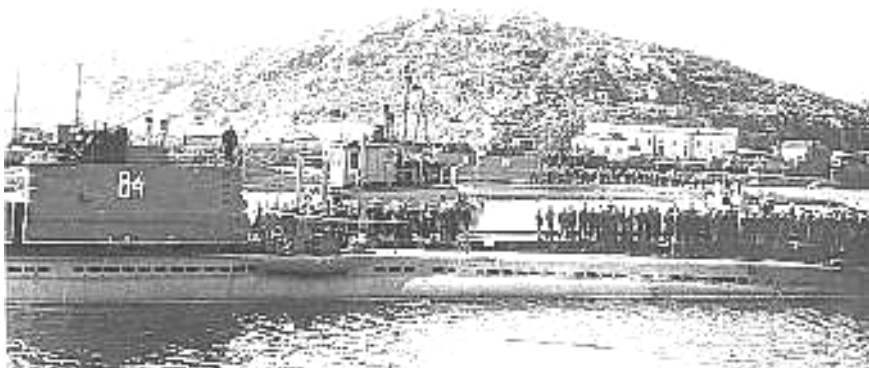
*Полярный,
июнь 1955 года.
Получение и погрузка
продовольствия на
подводную лодку для
перехода по СМП.
Я отвечаю за
продовольственное
снабжение личного
состава, поэтому всё
контролирую*

Здесь мне опять хотелось бы вернуться к вопросу присвоения очередного воинского звания. Дело в том, что на меня и на других наших офицеров 9 июня были подписаны представления на присвоение, в основном, звания «старший лейтенант». К выходу из Полярного звания присвоены не были. Потом мы их ждали на Диксоне в День флота, потом ждали их на Камчатке. И ещё полтора года разыскивали наши представления по всем кадровым структурам ВМФ, но тщетно! «Лучший друг подводников» Командующий Северным флотом адмирал Чабаненко посчитал ненужным присвоение званий тем, кто ушёл на Тихий океан.



Перед самым отходом. Ждём приказ начать движение

Перед уходом я встретился с Женей Черновым и от всего сердца поблагодарил его за дружбу, за дружеское участие и помощь во всех моих не совсем лёгких делах. На память о нашей дружбе я подарил ему малокалиберную винтовку ТОЗ-8, и это, к сожалению, была наша последняя дружеская встреча.



Полярный 7 июля 1955 года. Торжественный момент – лодки отходят от причалов, их провожает вся дивизия

В ЭОН-65 вместе со мной на различных лодках шли мои однокашники: лейтенанты Гаврильченко А.С., Мальков А.А., Прен С.Н. и Пискарев В.И.



Скоро и наша лодка отойдёт от пирса и покинет Полярный навсегда

Переход Северным Морским путём

В 15 часов 7 июля 1955 года наши подводные лодки покинули Полярный, и, выйдя из Кольского залива, построились в кильватерную колонну.

Наши вахты были расписаны следующим образом: в первой смене на мостике вахту несли: командир лодки и командир БЧ-2-3, во вторую смену стоял я один, в третью смену вахту несли старпом и командир торпедной группы. Это не означало какое-то особое доверие мне, просто вахта моя выпадала на дневное время, когда на мостике, как правило, бывали и командир и старпом.



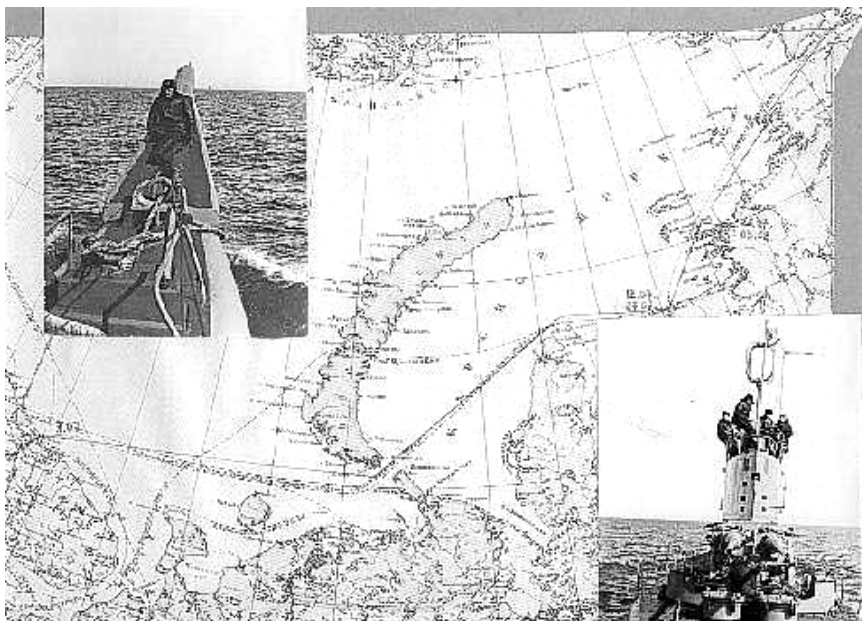
*В Баренцевом море сначала шли по гладкой воде,
и вахта была спокойной.*

Но очень скоро обстановка изменилась

8 и 9 июля шли в восточной части Баренцева моря. Моросящий дождь и туман. Видимость 1-2 кабельтова. Вечером вошли в пролив Карские ворота. В конце суток вышли из пролива в Карское море и сразу же начали маневрирование в битом серо-белом льду при обеспечении ледоколов «Ленин», «Ермак» и «Капитан Белоусов». Несмотря на проводку за ледоколами непрерывно контролируем своё место. Видимости – никакой. Впереди идущего не видно, ориентируемся по радиолокации и замерам глубин, вокруг сплошной гул туманных сигналов. На некоторое время туман рассеивается до видимости 3-4 кабельтова. Выходим на чистую воду, затем опять входим в лёд, и снова туман. В общем, не плавание, а сплошная трёпка нервов.



*Карское море. Идём за крейсером «Адмирал Сенявин».
Входим в ледяное поле*



Карта начала перехода ЭОН-65 Северным Морским путём

Утром 12 июля входим на покрытый льдом рейд между островами Большой Олений, Берн и Диксон. Лёд серый, кое-где тёмный, толщиной 10-15 сантиметров, но встать на якорь можно.



*ПЛ Б-63 и плавбаза «Нева» на рейде острова Диксон
в сплошном подвижном льду*

Остаёмся на Диксоне до установления благоприятной ледовой обстановки в проливе Вилькицкого. Дня через два появились прогалины, а ещё через трое суток лёд вынесло за острова.



*Мы тоже стоим и ждём, когда
можно идти дальше*

Руководство ЭОН-65 предоставило возможность личному составу экспедиции побывать в порту Диксон, на одноимённом острове, названном в честь шведского предпринимателя, вкладывавшего средства в полярные экспедиции. Одноэтажные и двухэтажные деревянные домики, через болотца протянуты деревянные тротуары, причал с кранами, и неподалёку мемориал береговой батареи, защищавшей порт от немецкого десанта в августе 1942 года, – вот и весь Диксон.



Остров Диксон летом. Суровый край

Здесь же находится навигационно-ледокольная служба Главного Управления Северного морского пути, осуществляющая все ледокольные операции в западной Арктике. Пролив Вилькицкого был закрыт льдами, и стоянка наша затянулась.

Приближался День ВМФ, поэтому корабли подкрашивали, и каждый хотел быть не хуже другого. Мы на своей лодке даже ватерлинию отбили.



*ПЛ С-91 на рейде
острова Диксон перед
Днём ВМФ*

26 июля состоялся морской парад. Контр-адмирал Рассохо, его штаб и политотдел на катере обошли все корабли экспедиции и поздравили личный состав с Днём ВМФ. У нас на лодке состоялся праздничный обед: кок испёк пироги, выдали установленную норму вина, замполит организовал праздничный концерт. День закончился показом кинофильма.



*26 июля 1955 года. Празднование Дня Военно-Морского Флота.
Парад надводных кораблей и подводных лодок на рейде острова Диксон*

27 июля покинули рейд Диксона и 28 июля стали на якоря в бухте Михайлова на западном побережье полуострова Таймыр. У нас на лодке вышло из строя поворотное устройство радиолокационной станции «Флаг». Было совершенно очевидно, что в Арктике без локации не только нельзя плавать, но и стоять на якоре. Четыре дня я и радиометристы Григорьев А.Г. и Горлачёв Ф.И. без перерыва устраняли неисправность поворотного устройства. Иногда казалось, что наши труды напрасны, а это означало срыв похода со всеми вытекающими из этого последствиями. От одной мысли, что нас могут потащить на буксире в Полярный, мне становилось плохо, но всё же надежда маленькая была.

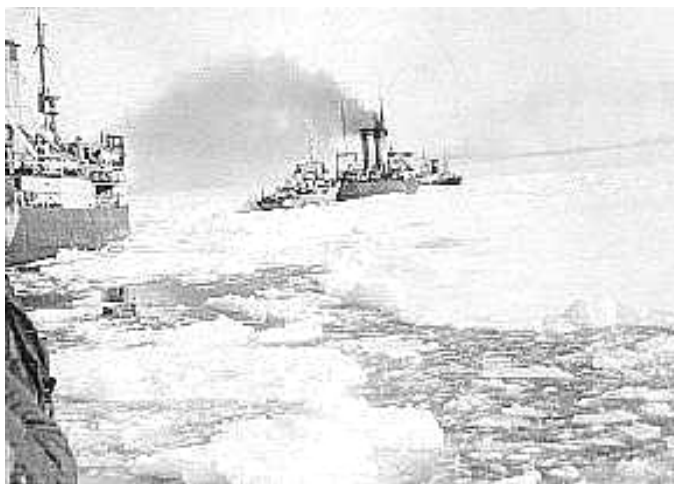
Прибывший с «Невы» флагманский РТС только развёл руками. Наконец, мы всё же разобрали поворотное устройство до деталей, устранили неисправность, оказавшейся заводской неисправностью, и, собрав поворотное устройство, испытали станцию. Я заверил командира, что работа поворотного устройства полностью гарантирована. Эта работа была моим практическим испытанием, как начальника РТС. В качестве поощрения нам троим было разрешено посетить материковый берег бухты Михайлова. Низменный берег весь был усыпан бело-синими цветочками.

В траве пряталась в гнёздах всякая полярная дичь, которая при нашем приближении с места не трогалась, а только поднимала крик. В общем, это был край непуганых птиц и зверушек.

*На
Таймыре тоже
всюду жизнь!*



3 августа снялись с якоря, построились в однокильватерную колонну и начали движение на север. Сначала по чистой воде шли в колонне, а с приближением льдов разделились на две группы. В группе крейсера «Адмирал Сенявин» шли С-87, С-91, С-173, С-76, С-178 и С-77. Впереди ясно было видно «ледяное небо» – белесоватые облака по всему горизонту. Этот признак предупреждал нас о приближении льдов. Через некоторое время начали маневрирование среди обломков белого льда. Это уже двухметровый лёд. В ожидании отхода льда на север стали на якоря у острова Правды.



*Пролив Вилькицкого.
Пробиваемся за двумя ледоколами через Таймырский ледовый массив*

В Арктике есть особенность – во всех арктических морях летом ветер несёт лёд на север, и только в Восточно-Сибирском и Чукотском морях лёд из Арктики идёт на юг. Штаб ЭОН-65 использовал эту природную возможность и не торопился, ждал улучшения ледовой обстановки.

При постановке на якоря у острова Правды ПЛ С-87 капитан-лейтенанта Поникаровского В.Н. потеряла якорь. Мы, старые николаевские друзья, искренне им сочувствовали, но потом начали завидовать. Как только постановка на якорь, так С-87 становилась на швартовы к борту крейсера, а это означало, что там можно и помыться, и отдохнуть, не напрягаясь.

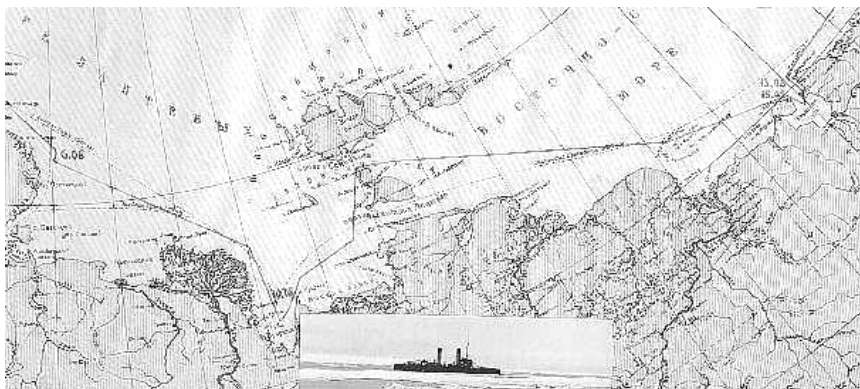
Медленно продвигаясь в сплошном льду, 5 августа вошли в пролив Бориса Вилькицкого. В школе и в училище я нередко увлекался книгами о географических открытиях и путешествиях. Знал я многих исследователей и первопроходцев Арктики: Литке Ф.П., Анжу П.Ф., Норденшельда А.Э., Фрильофа Нансена, Седова Г.Я., Русанова Б.А., Макарова С.О. и, конечно же, знал я обоих Вилькицких: А.И. и Б.А., отца и сына.

В то время имя Бориса Андреевича Вилькицкого в советской литературе, если и упоминалось, то как бы вскользь, в связи с тем, что он, будучи руководителем советских экспедиций в Арктике, в 1925 году уехал в Англию, затем в Бельгийское Конго, и в Советский Союз больше не вернулся. В 1914-1915 годах он совершил первое в истории Северного морского пути сквозное плавание с одной зимовкой из Владивостока в Архангельск. Пролив заслуженно назван его именем.

В проливе лёд 7-8 баллов со стамухами и торосами, иногда поднимающимися до высоты рубки подводной лодки. Холодно. Все мы наверху несём вахту в шубах и в зимних шапках. Подводные лодки С-77 и С-178 затёрло льдами. Все остановились, пока «Ермак» их вытаскивал из торосов. Затем дедушка русского ледокольного флота «Ермак» вышел вперёд и, круша тяжёлые льды Таймырского ледового массива, повёл весь караван на выход из пролива Вилькицкого. Лёд восемь баллов, видимость 5-6 кабельтовых. Чувствуется сильное течение и заметно, что неустойчиво работает магнитный компас.



Ледокол «Ермак», первенец и ветеран русского ледокольного флота, спасал нас во льдах много раз



Карта перехода от пролива Вилькицкого до Чукотского моря

6 августа вышли из пролива Вилькицкого в море Лаптевых. Маневрируем в пятибалльном льду вдоль восточного побережья Таймыра. «Ермак» сменил ледокольный пароход «Леваневский». В губе Буорхая у борта крейсера «Дмитрий Пожарский» подводные лодки С-86 и С-87 выправили свои загнутые винты, после чего отряд продолжил свой путь на восток. В море Лаптевых идём постоянно в тумане, то и дело натываясь на льдины. Большие льдины становятся вертикально, разламываются, падают на борт. Стараемся втиснуться в расщелину, оставленную нам впереди идущим кораблем. Медленно разжимаем трещину и толчками продвигаемся вперёд.



*Идём в
кильватерном строю
за крейсером в
колотом льду моря
Лаптевых*

Оценив обстановку, следуем через пролив Санникова. Его средняя судоходная часть, протяженностью около 12-ти миль, имеет глубины от 13 до 20 метров. Проходя, оставляем справа заснеженные холмистые

Ляховские острова. В проливе туман, видимость переменная, лёд 2-4 балла. С выходом в Восточно-Сибирское море ледовая обстановка вновь ухудшилась. Пробиваемся через сплошные льды Айонского ледового массива. На этом участке пути командиру надоело такое плавание. Поднявшись на мостик, он заявил:

– Будем плавать, как ледокол. Оба дизеля средний ход! Руль право на борт! Ломай эту льдину, – закричал Валентин Павлович рулевому.

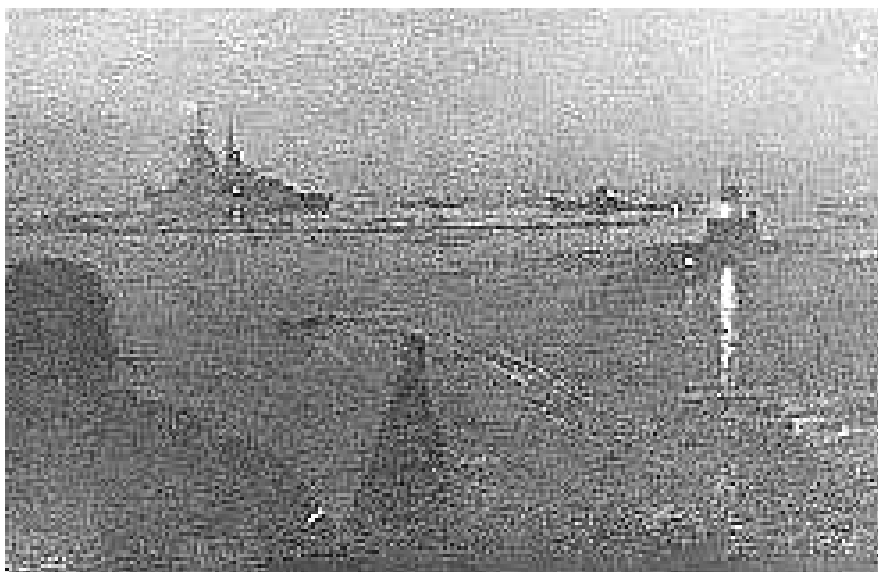
Такой «ледокольный режим» грозил поломкой винтов и подплавлением опорных подшипников. Старпом и замполит с трудом затащили командира в лодку, где он ещё продолжал кричать, что он всем покажет, как надо плавать во льдах.

Только 13 августа вышли на чистую воду и вскоре вошли в Чаунскую губу. Встали на якоря возле острова Большой Раутан напротив порта Певек. Мне и нескольким офицерам удалось побывать в Певеке. Город протянулся вдоль берега. Такие же, как и везде на Севере, одноэтажные и двухэтажные дома и бараки. В порту администрация сказала нам, что Певек – город расконвоированных заключённых, имеющих большие сроки наказаний. Мы зашли в городскую столовую. Несколько столиков было занято, у стойки стояло человек пять-шесть за пивом. Мы также не преминули выпить по кружке-второй чукотского пива. Нужно сказать, что оно было отменное. Затем опустошили столовую от котлет, которые у нас на лодке шли под макароны по-флотски, и набрали свежего хлеба. Вооружившись этим продовольствием, мы возвратились на лодки. Весь этот день команда занималась планово-предупредительным ремонтом, зато ужином мы её порадовали.

Во второй половине дня 14 августа снялись с якорей и начали вытягиваться из Чаунской губы. Впереди ледокол «Каганович», мы за крейсером «Адмирал Сенявин», весь отряд замыкал ледокол «Микоян». В проливе Лонга лёд 5-6 баллов, стало заметно темнеть, но видимость хорошая.



В проливе Лонга маневрируем за крейсерами



Ночь в проливе Лонга



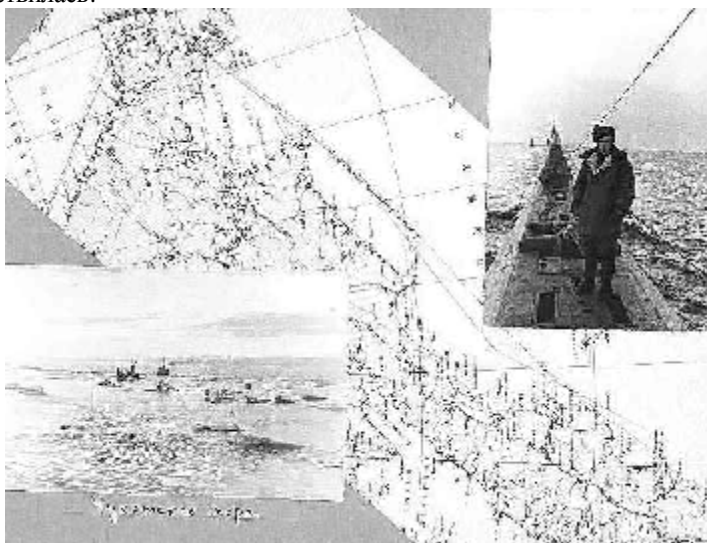
В Чукотском море опять идём за крейсером «Адмирал Сенявин»

Вечером 17 августа в Чукотском море окончательно вышли на чистую воду и распрощались с ледоколами.



*В Чукотском море идём в
кильватерном строю по чистой воде, и
наш флаг победно реет над
просторами Северного Ледовитого
океана*

В середине следующего дня вошли в Берингов пролив. Справа мыс Дежнёва. Я мечтал когда-то достичь этой точки нашей земли, и вот теперь моя мечта осуществилась!



Карта пути от Берингова пролива до Петропавловска-Камчатского

Сменившись с вахты, обнаружил, что колено несколько увеличилось в размерах, и показал ногу Азарову. Алексей Нефёдович сделал испуганное лицо, но его можно было понять: – фельдшер с акушерским образованием. Я взял с него слово молчать и пообещал ему, что по лодке лазать не буду, с вахты – и на диван. Потом Алексей где-то что-то вычитал и сделал мне какой-то оттягивающий компресс.

19 августа утром вошли в бухту Провидения и встали на якорь в Комсомольской бухте.



Подводные лодки ЭОН-65 в бухте Провидения



*Со стороны
бухты Провидения
видна только
часть посёлка*

До 25 августа занимались планово-предупредительным ремонтом и осмотром водолазами корпусов кораблей. Для удобства осмотра корпуса мы пришвартовались к барже у причала посёлка. Собственно посёлка мы не видели. От причала дорога шла куда-то за гору. Здесь же находились какие-то бараки и складские помещения. Людей не было видно. Впрочем, из-за горы вдруг появился танк Т-34, обошёл постройки у причала и ушёл за гору. Как позднее мы узнали, в этом районе размещалась целая танковая армия, готовая к прыжку на Аляску.

*Северный Морской
путь пройден. У кормового
орудия Стас Петров, Леонид
Венедиктов и я*



При водолазном осмотре выяснилось, что у нас оторван один угольник защиты обтекателя гидроакустической станции «Феникс», вогнута во внутрь защита балластной цистерны № 1, погнуты восемь лопастей обоих гребных винтов. Для выправления винтов пришлось делать дифферент на нос. В общем, что могли, то и исправили.



*Бухта Провидения,
19 августа 1955 года
Счастлив, что посетил эти
места. Август месяц, а здесь
уже лежит снег*

Пока стояли у баржи, откуда ни возьмись, появилась представительница местного населения. Ни слова не говоря, она взошла на кормовую надстройку и протянула тапочки, отделанные песцовым мехом, предлагая их взамен стакана спирта. Женщина была с виду молодой с несколькими заплетёнными косичками на голове. Тапочки взял у неё Отто Матвеевич Эйдельман. Женщина на наших глазах спокойно выпила стакан неразведённого спирта, утёрлась рукавом, сошла на берег и тихо побрела вверх по дороге.

27 августа подводные лодки вышли из бухты Провидения и, построившись в кильватерную колонну, взяли курс на юг. Теперь наш переход возглавлял Командующий Камчатской военной флотилией вице-адмирал Щедрин Г.И. на плавбазе «Нева». Прибыли в Авачинскую губу 31 августа в 23 часа 50 минут, и, обойдя полуостров Крашенинникова, встали на якоря напротив нашего места базирования.



*Общий вид бухты Крашенинникова,
конечного пункта нашего маршрута*

Утром 1 сентября команды были построены на подъём флага, после чего нас поздравил с окончанием перехода Командующий Тихоокеанским флотом адмирал Пантелеев В.А. и Член Военного Совета – Начальник политического управления флота контр-адмирал Почупайло Я.Г.

Итак, оперативное развёртывание на возможный театр военных действий было осуществлено за 51 сутки без каких либо потерь и без существенных поломок. Прорыв из Полярного в Берингов пролив через

льды Арктики был благополучно осуществлён, как я считаю, благодаря терпению, предусмотрительности и предвидению штаба ЭОН-65 и лично Командующего контр-адмирала Рассохо Анатолия Ивановича. В политдонесении особенно отмечались командиры лодок Шишкин, Проскунов, Рулюк и Смертин.

На Камчатке остались: Б-62, Б-63, С-87, С-91, С-173, С-176, С-178 и С-179. Все они вошли в состав 10-й дивизии подводных лодок Камчатской военной флотилии (182 и 125 бригады). Остальные лодки продолжили путь на юг – в Приморье.

В связи с тем, что казармы для размещения личного состава были не готовы, все лодки, кроме С-87, оставались стоять на рейде на якорях.

Однажды, вернувшись с какого-то совещания на берегу, Михаил Иванович Глубоцкий по секрету сказал мне, что командование ЭОН-65 решило представить меня к ордену Красного Знамени, но что-то не получилось, и группу офицеров, намеченных к представлению на награждение государственными наградами, решили поощрить властью Командующего флотом. Однако и этого мы не удостоились. Не принято было тогда поощрять людей. «Да и за что нас было поощрять?» – думало начальство. В то время считалось, что мы обязаны были так служить.

Через многие годы, уже находясь на Севере, я столкнулся с такой точкой зрения одного из Командующих Северным флотом, ранее служившего на Дальнем Востоке. Но к тому времени «палку перегнули» и поощряли по разнарядке, не учитывая, есть заслуги у этого человека или нет. Такие методы «поощрения» приносили огромный вред службе.

Только 24 сентября прямо с рейда нас поставили в док для замены винтов и снятия с корпуса ледовой защиты.



*И вот мы стоим уже вместе с «Ленинцами» и «Сталинцами»
в бухте Крашенинникова у причалов 10-й дивизии подводных лодок
Камчатской военной флотилии Тихоокеанского флота*

Валентин Павлович мучился трезвостью, и, наконец, не выдержав, как потом было сказано в приказе, «самовольно оставил лодку и куда-то исчез», за что и получил 10 суток ареста при каюте. Казалось, всё «логично» завершилось, но нет! По линии политотдела прошло сообщение, что, как оказалось, я бил стёкла у буксира на Каменном канале в 1954 году. За давностью времени это было просто к сведению политорганов.

Так началась наша служба на Тихом океане.

Санкт-Петербург

2003 год

Продолжение следует