

А. М. Евдокименко



ДИФФЕРЕНТ НА КОРМУ

или

КАК ЭТО БЫЛО

ЕВДОКИМЕНКО
Александр Маркович

**ДИФФЕРЕНТ
НА КОРМУ
ИЛИ
КАК ЭТО БЫЛО**



Персей-Сервис
Москва • 2017

УДК 82-94
ББК 84(2Рос=Рус)6
Е 15

Е 15 **Евдокименко А. М.** Дифферент на корму или Как это было — М.: «Персей-Сервис», 2017 — 568 с., ил.

Книга контр-адмирала Александра Марковича Евдокименко — это рассказ о жизненном и служебном пути человека, посвятившего себя Военно-Морскому Флоту. Это волнующее повествование о море и моряках-подводниках. Их жизнь насыщена как романтикой морской службы на подводных лодках, так и опасностями, с которыми связана профессия военного моряка.

Воспоминания автора содержат множество эпизодов, которые раскрывают историю советского и российского атомного подводного флота. Кроме того, автор тепло и сердечно рассказывает о людях, с которыми ему посчастливилось служить, которые стали его боевыми друзьями, с которыми пришлось делить и счастливые, и трудные дни.

Книга полна оптимизма и любви к морю, военно-морской службе и людям, посвятившим себя этой службе.

Для широкого круга читателей.

УДК 82-94
ББК 84(2Рос=Рус)6

© Текст, фотографии — Евдокименко А. М., 2017.
© Оформление — «Персей-Сервис», 2017.

ISBN 978-5-905302-47-3

От автора

В 2006—2007 годах по предложению Союза моряков-подводников ВМФ России, членом которого являюсь с момента его создания, я написал две статьи. Опубликованы они были в первом номере информационно-исторического альманаха нашего Союза подводников «Подводник России» за 2007 год. В беседе со мной главный редактор альманаха капитан 1 ранга Гуцин В. С. посетовал на недостаток информационных материалов. Молодёжь России обращается с просьбами рассказать, как он выразился, «Как это было?», имея ввиду развитие и действия сил ВМФ в советское время, особенно в послевоенный период. Кроме нас сделать это достоверно, опираясь на реальные факты и события прошедших лет, никто не сможет.

Я задумался. Ведь пришёл на флот в 1946 году пятнадцатилетним комсомольцем. Службу на Северном флоте начинал на подводной лодке «С-104» серии IX-бис, имевшей шесть побед в ходе войны. Уходил в запас в 1988 году, когда на вооружении ВМФ стояли корабли второго и третьего поколений.

С 1988 года в должности старшего научного сотрудника ЦНИИ «Курс» Минсудпрома участвовал в работе над созданием кораблей четвёртого и даже в разработке проекта атомной подводной лодки пятого поколения. Я понимал, что особенными писательскими талантами не обладаю. Но всё же описать всё, что я видел и в чём принимал непосредственное участие, смогу, и принялся за работу.

За долгие годы многое подзабылось. Большую помощь в восстановлении забытого мною оказали адмирал Михайловский Аркадий Петрович и адмирал флота Капитанец Иван Матвеевич.

Аркадий Петрович в течение восьми лет был моим непосредственным начальником на 3-й дивизии и 1-й ФлПЛ СФ. Будучи Командующим СФ, руководил мною как начальником командного пункта флота. Написанные им книги «Рабочая глубина», «Океанский паритет», «Цена успеха» были для меня настоящим кладезем по восстановлению в памяти событий, происходивших на флотилии и флоте за время совместной службы. С бывшим Командующим СФ, а затем первым заместителем ГК ВМФ адмиралом флота Иваном Матвеевичем Капитанцем мы дружим семьями. Его замечательный труд «На службе океанскому флоту» во многом помог мне уточнить события на СФ в бытность мою начальником Северного направления Оперативного управления ГШ ВМФ. Большую помощь он оказывал мне в личных беседах.

Я старался показывать не только достижения наших моряков. Недостатков тоже хватало. Но, как правило, это были не принципиальные ошибки, а издержки бурного роста нашего ВМФ. И стремился показывать их не с целью критики, а как наставление будущим военным морякам, чтобы они в своей службе, как теперь говорят, «не наступали на те же грабли», которые набивали зачастую шишки нам. Работа закончена. Что получилось — судить читателям.

Выражаю сердечную благодарность депутату Совета депутатов муниципального образования Чертаново Северное города Москвы А. М. Тозику, председателю Совета ветеранов района Чертаново Северное города Москвы А. А. Бондаренко и главному редактору издательства «Персей-Сервис» Л. Ф. Давыдовой за помощь и поддержку в издании этой книги.

Глава 1.

НАЧАЛО

1.1. ВЫБОР ПУТИ

По национальности я белорус. Моя мама Евдокименко Ирина Максимовна — уроженка деревни Зори Могилевской области в Белоруссии. Папа Евдокименко Марк Павлович — из деревни Комаровичи того же района. Оба работали в городе Харькове: мама — бухгалтером дирекции рынка, папа — на заводе рабочим. В этом городе я и родился 31 марта 1931 года.

Время было нелёгкое — коллективизация, напряжёнка, как сейчас говорят, с продовольствием. Вот поэтому моя бабушка Наталья через месяц после рождения забрала меня к себе в деревню Зори. Через 10 месяцев я уже, как говорят родственники, бегал и разговаривал. Так дальше я и рос — зимой в Харькове, а с мая по сентябрь — в деревне, вместе с многочисленными двоюродными братьями и сёстрами. Все лето босиком по траве и в лесу, и по жнивью. Работали в то время в деревне много — от зари до зари. Основная тягловая сила — лошади. Техники ещё было мало. Все дети посильно, по своим возможностям, помогали родителям — и при прополке, при пахоте и распашке — водить коня.

Но все это как-то незаметно, без принуждения, вроде как играючи. Никакого пьянства, самогоноварения и тому подобного и в помине не было. Поэтому с большим возмущением я воспринимаю фильмы типа «Последнего бронепоезда», где какая-то полька, то ли ещё кто она там, изображает учительницу, работавшую

четыре года в деревенской школе, и с ненавистью заявляет о сплошном пьянстве жителей-колхозников. Не было этого в довоенной белорусской деревне. Нельзя же переносить сегодняшнюю обстановку в русской деревне, где люди спиваются, не имея работы и цели в жизни, в довоенное время.

Там люди работали, имея конкретные цели и задачи. И в 1940 году даже в Белоруссии с её подзолистыми почвами созрел отменный урожай.

Колхозники получили на свои трудодни полноценную плату. Я помню, как в нашем колхозе села Городищи в конце августа 1940 года праздновали «дожинки» — конец уборки урожая зерновых.

А в 1941 году виды на урожай были ещё лучше. Так что деревня, что называется, крепко встала бы на ноги, но — война...

Летом 1940 года наша семья переехала на жительство в город Кричев (восточная Белоруссия).

В следующем 1941 году моего отца 15 июня призвали на курсы переподготовки командиров в город Смоленск.

Я с бабушкой отправился погостить у тётки (сестры мамы) в областной город Вилейку, расположенный недалеко от границы. Мама с четырёхлетним братом осталась в Кричеве. Муж тётки (редактор областной газеты) находился на лечении в Крыму.

Вот в таком «рассредоточенном» положении застала нас война. Из Вилейки успели нас эвакуировать в Мордовскую АССР на станцию Ковылкино, где мы прожили до середины июля 1944 года. Мама с братом Владиком остались на оккупированной территории. В сентябре 1943 года были освобождены нашими войсками.

Отец, окончив курсы переподготовки, в звании младшего политрука был направлен в 260-ю стрелковую дивизию 50-й армии. 28 октября 1941 года пропал без вести в боях под Тулой.

Муж тётки политрук Ю. Снытко погиб в боях под Сухиничами. В конце июля 1944 года мы вернулись из эвакуации. Я продолжил учёбу в 7 классе русской школы имени Карла Маркса в городе Кричеве. Учился я хорошо — все классы оканчивал с похвальной грамотой. Видимо, поэтому, когда я в марте 1945 года был принят в комсомол, то тут же был избран секретарём комсомольской организации школы.

Как видно из изложенного выше, к Военно-морскому флоту я никакого отношения не имел и даже моря никогда не видел. А вот

военным моряком всё же стал. Дело в том, что в течение 1945—1946 гг. через наш городок (а он расположен на Варшавском шоссе) почти непрерывно двигались на восток части нашей армии. При отступлении немцы сожгли почти все дома, восстановление шло медленно. Поэтому в доме, где мы снимали комнату, часто останавливались на отдых и ночёвку офицеры, солдаты. Но однажды, где-то в апреле—мае 1946 года, у нас остановились трое моряков (звания не помню, но это были срочнотрудовые). Они были призваны ещё до войны, а после её окончания на год задержаны и теперь возвращались домой, прослужив в итоге семь лет. Это были уже взрослые 26—27-летние ребята.

Но как они резко отличались от окружающих и своим поведением, и обращением друг к другу, не говоря уже о форме одежды! На меня они произвели потрясающее впечатление.

И как раз в это время я получаю газету «Сталинская молодёжь». На последней её странице помещались объявления о поступлении в военные, военно-морские училища. А в самом низу — приглашение поступать в Ленинградское военно-морское подготовительное училище — ЛВМПУ.

Вот и всё.

И никакие уговоры и увещания — ни родных, ни учителей и директора школы — не подействовали.

Я же был секретарем комсомольской организации школы, отличником учёбы, мне прочили заманчивое будущее и так далее. А мама сказала так: «Если бы знать, сынок, будет война или нет? Если будет — иди служить, потому что все наши родственники, кто был призван во время войны, обратно не вернулись. Те же, кто служил в армии до войны, остались живы. Если же войны не будет, то лучше останься дома, очень тяжёлая служба в армии». Не знаю уж, откуда у неё такое мнение о службе в армии сложилось.

Кстати, немного о том, как стать «отличником». В первый класс русской школы им. Карла Маркса я пошёл в городе Кричеве в 1938 году в семь лет, хотя в то время в школу принимали с восьми лет. Но я был высокого роста, хорошо умел и любил читать. Моя тётя (завуч в белорусской школе) вообще считала меня «выдающимся» по способностям. Она упростила моих родителей, живших в городе Харькове, оставить меня у неё и добилась приёма меня в первый класс в семилетнем возрасте.

Что же получилось в результате? В классе нас было 42 человека. Я, как один из самых «длинных», помещён был на задние парты, на «Камчатку».

А кто правит бал на «Камчатке»? Правильно, второгодники, значит, и я вместе с ними. В итоге за первое полугодие я имел: по чтению «пять», по остальным предметам «тройки», по поведению «два». На зимние каникулы приехал отец и забрал меня домой в Харьков, где они с мамой как следует «поработали» со мной, как говорится, взяли в «железные рукавицы» — и я окончил 1-й и 2-й классы с похвальными грамотами. Когда мы переехали в Кричев в 1940 году, я пошёл учиться в 3-й класс той же школы им. К. Маркса к той же учительнице Евгении Ефимовне Лапицкой, опять «Камчатка» и соответствующее поведение. Но плохо учиться я уже не мог.

Как это так — из отличников в двоечники?

А тут ещё значительно поднялась успеваемость в классе — «Камчатка» ревво списывала у меня классные задания.

Так что закончил я и 3-й класс с похвальной грамотой. Об учёбе во время войны говорить нечего — отцы на фронте, значит, и учиться надо достойно. Эти воспоминания я связываю с требованиями некоторых нынешних воспитателей от «ювенальной юстиции» о недопустимости жёсткой требовательности к детям.

Возвращаюсь к 1946 году.

Я окончил 8-й класс и послал документы в ЛВМПУ с просьбой о приёме на второй курс. Через месяц пришел вызов, но с оговоркой, что принимают только на первый курс.

Что ж делать, на первый так на первый. И отправляюсь я из далёкого Кричева в колыбель Революции — Ленинград — впервые самостоятельно.

А это ведь 1946 год, всего год, как война окончилась, насмотрелся в пути всякого. Но ничего, 24 июля благополучно прибыл в Ленинград. Витебский вокзал, ясный солнечный день, но потратил я его на поиски училища, которое располагалось в Приютском переулке, дом 3. Милиционер с толстым справочником посылал меня в разные концы города, пока уже под вечер кондуктор трамвая № 10 не вмешалась в наш диспут: «Так это ж на Лермонтовском, там морячки». Через десять минут езды на трамвае оказался у проходной ЛВМПУ.

Я был одним из первых «иногородних», прибывших для поступления. Встречал нас заместитель начальника курса по

политической части капитан 3 ранга Комиссаров Алексей Исидорович, человек, который полностью соответствовал своей фамилии. Настоящий комиссар, заботящийся о своей 14—15-летней пастве и оберегающей её, как наседка.

Организация приёма в училище была следующей. Из прибывших кандидатов в курсанты собирается «поток» из 40 человек, получающий порядковый номер: первый, второй и так далее. Поток направляется на медкомиссию, прошедшие её опять организуются в поток из 40 человек — и на экзамены.

Сдавшие экзамены без двоек направляются на мандатную комиссию, возглавляемую начальником училища капитаном 1 ранга Авраамовым Николаем Юрьевичем. Мандатная комиссия принимает окончательное решение о зачислении кандидата в курсанты.

Сначала в этой процедуре принимают участие только ленинградцы. Прибытие иногородних кандидатов спланировано так, чтобы наши потоки следовали за ленинградскими. Интересно следующее: в ленинградских потоках медкомиссия отсеивала более 50 % кандидатов, на экзаменах двойки получало не более 15—20 %.

У иногородних же было наоборот — медкомиссия отсеивала 5—8 человек, в основном подводило зрение, особенно дальтонизм, а вот на экзаменах потери достигали 50 %.

Но и здесь не всё было так просто, особенно с приезжими издалека. Например, с Украины добрался до училища паренёк по фамилии Бигма — отец погиб на фронте, осталась семья из пяти или шести человек. Как сейчас помню — в больших не по росту галифе и босиком. На экзаменах получил две двойки. Казалось, всё, но Николай Исидорович не зря считался настоящим комиссаром, добился, чтобы приняли Бигму в училище. И тот не подвёл — с успехом закончил и Подготовительное, и Высшее ВМУ. Флот получил хорошего офицера, а страна не потеряла мальчика-сироту военного времени.

Пока проходили комиссии и шла сдача экзаменов, мы (кандидаты) имели возможность познакомиться с городом. Последствия блокады были налицо. Почти на каждой улице разрушенные бомбами и снарядами дома. Карточная система, с продовольствием туго. Но Ленинград есть Ленинград, и мы буквально с первых дней полюбили его навсегда.

Экзамены за седьмой класс я сдал без троек. Хорошо закончилась мандатная комиссия. У меня ведь отец пропал без вести, мама с братом были в оккупации. Правда, Белоруссия — партизанская республика, но всё же...

Председатель комиссии Авраамов Н. Ю., с виду очень суровый, на самом деле был добрейшим человеком, прекрасно понимал психологию пятнадцатилетних подростков военного времени. Задал несколько вопросов, но на всю жизнь запомнил его заключение и напутственные слова: «Принимаем? Будет адмиралом!»

Так я ступил на стезю военного моряка.

1.2. ЛЕНИНГРАДСКОЕ ВОЕННО-МОРСКОЕ ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЕ УЧИЛИЩЕ

Всем принятым (более 400 человек) взамен гражданской одежды выдали синие робы (рабочие платья) и к ним синие форменные воротнички по прозвищу «гюйсы», белые бескозырки без ленточек, тельняшки, яловые ботинки по прозвищу «гады». Робы и нижнее бельё мы сдавали в стирку. После первой же стирки тельняшки перепутались и сильно «побледнели». Построили в две шеренги по ранжиру и...

Первые сто человек «Направо!» — первая рота, вторые сто человек — и так далее. В роте первые 25 человек — 1-й класс (он же 1-й взвод) и так далее. Отсюда нумерация: первый взвод первой роты первого курса — 111-й класс и так далее. Пока мы сдавали экзамены, училище жило своей жизнью.

Первый и второй курсы находились в летнем лагере в посёлке Койвисто. Третий курс сдал выпускные экзамены. Курсанты были распределены по Высшим военно-морским училищам, готовились к отъезду. В конце июля 1 и 2 курсы вернулись из лагеря.

В день Военно-Морского Флота училище в полном составе принимало участие в каких-то праздничных мероприятиях в городе. Выход на это мероприятие мы не видели.

Видимо, находились на каких-либо комиссиях. А вот возвращение наблюдали все. Колонна курсантов в белых форменках и

бескозырках, возглавляемая оркестром и Знаменем училища, под музыку и с песней произвели на нас потрясающее впечатление. С первого августа курсанты отправились в отпуск. Для нас же началась жизнь, полная строевых занятий, хозяйственных забот и работ по подготовке училища к новому учебному году. Мы узнали, что такое мясокомбинат, различные продовольственные базы и склады и так далее.

28 августа возвратились из отпусков курсанты старших курсов. Где-то в середине дня наш 1-й курс построили, и раздалась команда: «Кто окончил восемь классов и сдал экзамены без двоек — два шага вперёд!»

Мы вместе с некоторыми ребятами-восьмиклассниками вышли вперед. Следующая команда: «Направо! На второй курс шагом марш!» Так я в одночасье стал курсантом 214-го класса — 2-й курс, 1-я рота, 4-й взвод.

Класс наш был смешанным — несколько человек, оставшихся на второй год, и вновь принятые. На второй год, как правило, оставлялись бывшие ученики школы юнг.

Николай Юрьевич, будучи начальником школы юнг на Соловецких островах, хорошо их знал и как мог помогал войти в ритм мирной жизни. Командованием назначался старшина класса. У нас это был Коля Латунов, из юнг, спокойный и, главное, справедливый.

Мы его уважали, а потом и полюбили.

Двенадцать человек — отделение во главе с командиром, назначаемым тоже командованием из курсантов нашего же класса. Мы, вновь поступившие, и «старики» быстро нашли общий язык. Класс наш крепко сплотила взаимопомощь в учёбе (с нашей стороны «старикам», а с их стороны в нашем становлении как курсантов второго курса).

Выдали нам и форму одежды первого срока: чёрные суконные брюки и флотский ремень с бляхой, тёмно-синюю суконную форму «суконку» и к ней второй «гюйс», хромовые ботинки, чёрные бескозырки, ленточки к ним с надписью «ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЕ УЧИЛИЩЕ», бушлат, шинель и шапку. Всё это добро мы сложили в кладовую старшины роты, называемую «баталеркой», каждый в свою персональную ячейку. У курсантов 2-го курса всё обмундирование, выданное в начале учебы на 1-м курсе, перешло в так называемый 2-й срок. Они теперь в нём ходили, а вновь получен-

ные брюки, суконки и прочее обмундирование перешло в разряд 1-го срока. Одевалось оно при увольнении в город или в торжественных случаях по приказанию командования.

У нас же, вновь поступивших, ничего из второго срока, естественно, не было. Чтобы мы не отличались в общем строю, нам выдали вместо суконки хлопчатобумажные рубахи того же покроя, что и суконки. Чёрные же брюки «создали», окрасив брюки от роб в чёрный цвет. Краска того времени была соответствующего качества, и наши ноги — в летнее время при трусах и кальсонах в зимнее время — были такого же цвета, как и эти эрзац-брюки. Отмывались мы один раз в неделю при помывке в городских банях, куда нас водили поротно с 06.00 до 07.30, до начала их работы по обслуживанию гражданского населения.

Командовал нашей 1-й ротой старший лейтенант И. Грухин, строгий, требовательный офицер, которого курсанты, несмотря на всё, уважали и любили. Но самым главным и непосредственным начальником и воспитателем для нас был старшина роты. Старшинами рот в ЛВМПУ назначались сверхсрочнослужащие, преимущественно из выпускников Бакинской школы подготовки старшинского состава ВМФ. Как мы её называли, «школы СС».

Старшиной нашей роты был старшина 1-й статьи Николай Рысев. Он был строгим, очень требовательным. Мы его побаивались даже больше командира роты. Но уважали за справедливость и внимательное отношение к нашим повседневным нуждам. И он, и командир роты были для нас примером поведения военнослужащего и начальника. Старшина Рысев держал нас в строгости, следил за соблюдением формы одежды, распорядка дня, дисциплины. Ни одного нарушения не оставлял безнаказанным.

А наказание у него было одно: наряд вне очереди на работы. Для этих работ в роте было множество объектов: туалеты (пофлотски — гальюны), многочисленные помещения с паркетными полами, которые надо было драить до блеска. Все работы по нарядам вне очереди должны были производиться после отбоя, то есть, после 22.00. По окончании заданной работы провинившийся должен был доложить старшине роты. Тот приходил на объект и давал оценку — идти спать или доделывать некачественную работу. Это происходило в любое время — в 23 часа, час или два ночи. Нас в роте сто человек, нарушений было достаточное количество, и мы удивлялись — когда же старшина спит?

Ведь он, независимо ни от чего, ежедневно, кроме воскресенья, в 07.00 заходил в спальню (кубрик) курсантов роты, и его резкий голос: «А почему ещё спят?» — мгновенно выметал из коек любителей потянуть время в постели. Этот возглас с его характерной интонацией навсегда остался в моей памяти.

Вот эти два человека — старший лейтенант И. Грухин и старшина 1-й статьи Н. Рысев — и заложили в нас, 15—16-летних подростках, фундамент военной службы с её строгими порядками и дисциплиной. И это в значительной степени способствовало большинству из нас в успешной учёбе и службе в дальнейшем.

Обучение в нашем подготовительном училище было на высоком уровне. Учителя имели высшее образование и опыт преподавательской работы. Но и требования к учащимся были повышенные.

Как-то на третьем курсе, после очередной контрольной работы по алгебре, мы с моим другом и соседом по парте Толей Хохловым взяли листок с решённой на троечку задачкой и попросили своих знакомых, учившихся в десятом классе обычной школы, предложить своему учителю оценить работу (старую оценку, конечно, удалили).

Учитель удивился, но, внимательно просмотрев работу, сказал: «Конечно, „пять“».

Программа обучения в училище соответствовала 8-му, 9-му и 10-му классам. Но существовал и такой предмет, как танцы, за который можно было получить «двойку» и лишиться увольнения в город. Мы в классе даже завели проигрыватель и большое количество пластинок с мелодиями Эдди Рознера и Дюка Эллингтона.

Преподавалось военно-морское дело.

Занятия велись с 1 сентября по 31 мая. С 1 по 10 января — зимние каникулы, на период которых можно было съездить в отпуск к родным, если расстояние не превышало дальности до Москвы. Но дорога за свой счёт. Так как Кричев находился где-то в этих пределах, съездил и я.

Надо сказать, что в период сороковых годов матросы и старшины срочной службы, встречаясь в отпусках, как правило, вели себя как близкие друзья. Увидев друг друга, немедленно подходят, здороваются, расспрашивают и рассказывают о себе, о службе, о ходе отпуска и так далее.

Это вызывало у моих товарищей по школе недоумённые вопросы: «Откуда ты его знаешь?» А когда говоришь, что первый раз

видишь, не очень верят. Но и требования предъявляют по полной форме.

В первый свой отпуск на зимние каникулы в 1947 году на станции Орша я зашёл в парикмахерскую постричься. Выхожу, а меня поджидает старшина первой статьи, видимо, по четвертому году службы, со следующим наставлением: «Салага, запомни — шеи бреют только извозчики, а прямые виски носят только дворники!»

Я запомнил эту выволочку навсегда — виски только косые, шею не брить. Зимняя форма одежды курсанта — шинель и шапка. Но в отпуск мы обязательно брали бескозырки. И это обстоятельство сыграло со мной злую шутку. После новогоднего бала в нашей школе в Кричеве мы с друзьями пошли провожать наших девчонок. Погода была мягкой, что-то около нуля градусов. Но небольшой ветерок всё же был. И когда я пришёл за полночь домой, у меня оказались обмороженными уши. Вот тебе и гулянка в бескозырке, пофорсил! Пришлось несколько драгоценных отпускных дней отсидиваться дома.

Где-то в декабре у нас в 214-м классе возникла идея — сохранить память о нашем дружном классе, вытатуировав на левом плече каждого соответствующую эмблему. Долго шёл поиск нужного рисунка. Остановились на паруснике внутри штурвала, проголосовали — единогласно «За!»

Кто пойдёт первым?

Вызвался я. Закуплена была чёрная тушь, три иголки и нитки, связывавшие их в единый пучок. В течение нескольких вечеров Лёничка Лотоцкий с хищным выражением лица трудился над моим левым плечом. По оценке окружающих, вышло неплохо. Но, к моему удивлению и возмущению, от проведения этой операции в дальнейшем все дружно отказались. Так я остался в одиночестве со своей наколкой.

Заживление наколки оказалось делом длительным, по ночам дома я стал постанывать. Мама всполошилась и как-то ночью раскрыла мое одеяло и обнаружила эту подраспухшую болячку с сильным покраснением. Тайна раскрылась, последовали соответствующие сентенции и обличения. Так что мой первый отпуск прошёл не очень гладко. А с наколкой всё окончилось довольно просто. Тушь была, видимо, некачественной, и к окончанию училища (уже высшего) наколка исчезла сама собой.



*Начальник ЛВМПУ капитан 1-го ранга Авраамов Н. Ю. (слева)
Начальник 1-го БВВМУ контр-адмирал Никитин Б. В. (справа)*

Курсанты ЛВМПУ носили погоны с красными якорями, курсовые нашивки красного цвета на левом рукаве, бескозырку с надписью «ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЕ УЧИЛИЩЕ».

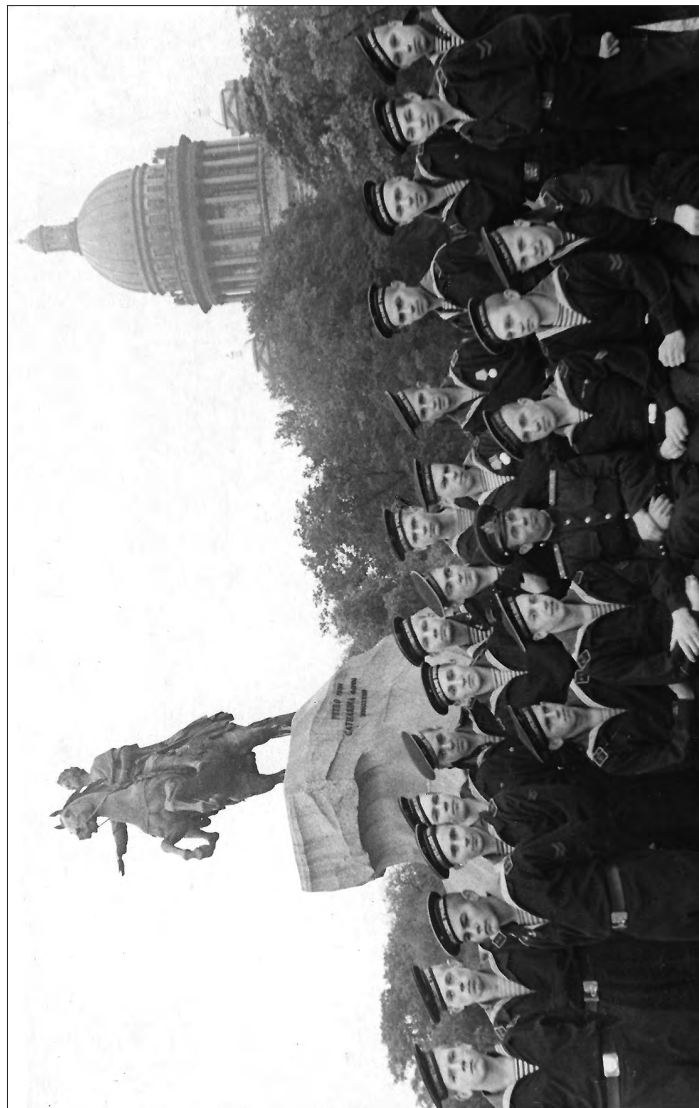
За каждым курсантом числилась винтовка образца 1891/30 года с рассверленным отверстием в казённом стволе. Так что выстрелить из неё было невозможно. Нам положено было табачное довольствие. Но так же, как и школьникам, курить нам запрещалось. Взамен выдавался шоколад (как правило, американский, полученный, видимо, по ленд-лизу).

Увольнение в город производилось в субботу с 17.00 до 24.00, а в воскресенье с 13.00 до 24.00. Ленинградцы увольнялись на ночь до 24.00 воскресенья. Если кто-либо из неленинградцев представлял справку от родственников об их согласии принять у себя курсанта, то и его разрешалось увольнять с ночевкой.

В училище был прекрасный клуб, в котором мы еженедельно смотрели кинофильмы, а по субботам устраивались танцевальные вечера.

Играл наш духовой оркестр, а руководили наши преподаватели танцев.

С 1 октября началась подготовка к участию в параде на Дворцовой площади 7 ноября. Занятия проводились на площади у



*Сидят: Б. Волков, А. Слабожанкин, ст. лейтенант Сычев, В. Старцев, В. Лебедев и А. Хохлов.
Стоят: Б. Ипатов, И. Годгильдиев, А. Горбов, Б. Горелов, И. Угрюмов, К. Краснополский, Г. Лейбов,
Ю. Алексеев, В. Ицков, А. Евдокименко, В. Борисов, А. Дзюбанчук, Ю. Осадчий, В. Солодовник,
С. Колесников, В. Кисленков. 214 класс, сентябрь 1946 г.*

Нарвских Ворот. Из училища и обратно шли одной колонной, сопровождаемые училищным оркестром, с исполнением песен. У каждого на плече своя родная трёхлинейка.

Перед каждым парадом проводится так называемая «ранжировка», так как за полгода, истекшие после предыдущего парада, рост каждого курсанта меняется по-разному. При этой ранжировке я попал в первую шеренгу четвертым справа. Для нашего курса это был уже третий парад.

Предыдущие проходили 7 ноября 1945 года и 1 мая 1946 года. А для нас, вновь поступивших, все было внове. Но мы быстро были введены в курс дела нашими строевыми начальниками. Генеральная репетиция парада на Дворцовой площади проходила за несколько дней до 7 ноября. На Дворцовую площадь путь наш пролегал по улице Майорова, мимо Исаакиевского собора.

Ходили мы с развёрнутым знаменем под музыку училищного оркестра и при этом ещё пели песни. Всё это вызывало восторженное отношение горожан. Особенно выделялся участок пути на проспекте Майорова, где располагалось общежитие студентов (преимущественно студенток) Текстильного института. Высокие здания образовывали своеобразный коридор, в котором и музыка оркестра, и песни звучали бесподобно. Всё это создавало особую праздничную атмосферу и поднимало дух нашего «войска» на соответствующую высоту.

Принимал парад Командующий Ленинградским военным округом Маршал Советского Союза Говоров Леонид Александрович верхом на прекрасной лошади. И так было на всех парадах, в которых принимало участие наше Училище.

В ноябре 1947 года новый Начальник ВМУЗ Николай Герасимович Кузнецов прибыл в Ленинград, где провёл смотр военноморских училищ на Дворцовой площади. При всех парадных построениях наше училище ставилось после высших училищ. А за нами — Суворовское, а затем Нахимовское Училище. На этом же смотре наш левый фланг, на котором стояли самые низкорослые курсанты (из 3-й и 4-й рот первого курса), соседствовал с правым флангом нахимовцев, где стояли самые высокие воспитанники десятого класса (соответствуют нашему третьему курсу).

Николай Герасимович обходил училищный строй, не торопясь, внимательно вглядываясь в стоящих перед ним будущих офицеров флота. И вдруг остановился: «А это кто?»

А это стояли курсанты последней 4-й роты 1-го курса ЛВМПУ. В чётком строю с развевающимися ленточками бескозырок. Правда, у некоторых штык винтовки выше этой бескозырки, но — «курсанты».

А рядом строй — в полтора раза выше ростом, но без оружия, на бескозырках вместо ленточек бантики — «воспитанники». Не знаю, кто и как докладывал начальству, но дело кончилось тем, что 18 ноября 1947 года Приказом ГК ВМС курсантов военно-морских подготовительных училищ переименовали в воспитанников. На нас это мало отразилось, разве что переставали выдавать шоколад (табачный), так как воспитанникам курево не полагалось. Зато нормы питания у воспитанников были получше курсантских. А вот нахимовцы были обрадованы. Воспитанникам восьмого—десятого классов бантики заменили нормальными ленточками.

По окончании учебного года 1-й и 2-й курсы были направлены в лагерь, расположенный на территории бывшего форта «Серая лошадь». Там мы занимались строевой подготовкой. Обучались плаванию, гребле на шлюпках и тому подобному. В общем, обычная лагерная жизнь.

А вот из лагеря наша первая рота (теперь уже 3-го курса) возвращалась на учебной парусно-моторной шхуне «Учёба».

Многие, в том числе и я, впервые увидели море. Проходим маяки Шепелёвский, Толбухин, затем Кронштадт. На горизонте видим очертания Исаакиевского собора, наш руководитель практики громко нараспев объявляет: «И вот на горизонте появляется большая деревня — город Ленинград!» Все радостно смеются.

Прибыли в училище, и в отпуск, который я провёл в Кривиче со своими друзьями по школе. С 1 сентября продолжилась учёба на третьем курсе.

8 апреля 1948 года на базе ЛВМПУ было создано 1-е Балтийское высшее военно-морское училище, что было воспринято нами с радостью.

Во-первых, за годы учебы мы сдружились, а это решение означало, что наш дружный коллектив сохранится.

Во-вторых, не будет заботы — куда попадешь после Подготи — в Баку, Владивосток или в Ленинграде останешься.

Пролетел май, затем экзамены на аттестат зрелости (а их в то время было аж одиннадцать). И вновь плавание на «Учёбе».



А. Евдокименко и А. Хохлов. (1946 год. Молодые салаги)

В течение июля 1948 года обошли весь Финский залив, сходили в Таллинн, где запомнилось посещение «Экспериментальной лаборатории по маскировке» Военно-морского флота.

Нам было рассказано, над чем работали сотрудники во время войны и чем занимаются сейчас. Наиболее интересно было узнать, почему окрашиваются корабли в тот или иной цвет.

Немецкие подводные лодки действовали в океане с основной задачей — уничтожать транспорты и суда.

Для этого нужно было маневрировать на больших скоростях, в основном в надводном положении, чтобы или догнать конвой, или занять удобную позицию по его перехвату. Наводились они, как правило, силами разведки. Немцы считали необходимым окрашивать лодки в цвета, позволяющие сохранять скрытность при надводных переходах на фоне дымки, марева и так далее. Поэтому выбирали шаровый цвет как наиболее удовлетворяющий данным требованиям.

Советские специалисты маскировки, исходя из условий, в которых действовали наши подводные лодки, считали наиболее опасным положение ПЛ от момента начала погружения до занятия безопасной глубины. Шаровый цвет при погружении дема-

скировал ПЛ более длительное время — светлое пятно на фоне тёмной воды.

Проведёнными исследованиями было определено — оптимальный цвет, позволявший в наибольшей степени обеспечить скрытность ПЛ при уходе на глубину — тёмно-зелёный. Когда мы в 1951 году были на практике в г. Полярном, там и видели лодки 121-й бригады (типа «Л» и «К»), окрашенные в тёмно-зелёный цвет.

Но после войны, в начале 50-х годов, все подводные лодки нашего ВМФ перешли на покраску в шаровый цвет. Обрезиненные атомные лодки красились чёрной краской. Это понятно, но не понятно, почему дизельные ПЛ перешли на тот же чёрный цвет.

К концу июля мы возвратились в Ленинград. Приняли военную присягу, были зачислены курсантами 1 БВВМУ, а затем отправлены в отпуск до 29 сентября. Отпуск проводил в Минске, куда переехала на жительство мама с братом.

1.3. О ВЗАИМООТНОШЕНИЯХ КУРСАНТОВ ВВМУ

ВЛВМПУ общий тон задавали бывшие юнги и ученики военно-морских спецшкол. Их называли «спецы». Многим прошедшим с гражданки они казались тогда истинными моряками. Но и городские ребята внесли свой вклад в стиль курсантской жизни.

В их поведении была какая-то приклатнённость, чтобы показаться бывальыми ребятами.

В итоге повседневного общения образовался общий стиль поведения, порой бесшабашная лихость, бравада и удалство.

Выработалась также специфическая терминология: хромовые ботинки — «корочки», рабочие — «гады», «клеша» или «шкары» — брюки и так далее. Но взаимоотношения курсантов отличал демократизм, забота и уважение старших к младшим, никакого ущемления прав и достоинства младших по курсу со стороны старшекурсников не было никогда. А такого понятия, как «годки» (в армии «дедовщина»), не существовало вообще. Но и отношение младших к старшим не перерастало в панибратство и недопустимую вольность.



1-й ряд: К. Краснополский, В. Троицкая, С. Петров, Ф. Цисевич, Ю. Алексеев, К. Латунов, Н. Рысев, Ю. Мирошниченко. 2-й ряд: В. Чернявский, В. Борисов, С. Бельская, М. Рогинская, Б. Волков, И. Угрюмов, М. Паченков, И. Годгильдиев, А. Хохлов. 3-й ряд: М. Крыжановский, Ю. Осадчий, Б. Горелов, В. Исленков, В. Солодовник, Л. Лотоцкий, С. Колесников, В. Лебедев, А. Дзюбанчук, А. Слобожанкин, А. Евдокименко.

Воинская дисциплина и уставные отношения соблюдались неукоснительно. У нас выработалась, вернее, была умело и грамотно привита нашими воспитателями и командирами любовь и преданность военно-морской службе и ВМФ в целом, которая сохранилась на всю дальнейшую жизнь и службу.

Всё это плавно перешло в Высшее училище. Правда, по мере взросления сами собой отпадали всякие приклатненные привычки и страсть к нарушению формы одежды. Но отношения между старшими и младшими сохранились полностью. Несколько иные порядки были в других училищах (им. Фрунзе, им. Дзержинского и др.).

Старшие курсы «воспитывали» младших не только в стенах училищ, но и в городе во время увольнения. Курсант старшего курса мог остановить младшего и устроить ему разнос.

На этой почве с началом нового 1948—1949-го учебного года начались неприятности и скандалы во время увольнений. Мы были курсантами 1-го курса — на левом рукаве одна жёлтая галочка. Идёт по улице курсант 4-го (училище им. Фрунзе) или 5-го (училище им. Дзержинского) с девушкой под ручку, встречает первокурсника: «Товарищ курсант, Вы почему честь не отдаёте?», а в ответ «Да пошёл ты...!»

Далее или немая сцена, или, как говорят контрразведчики, «физический контакт», зачастую не в пользу старшекурсника. Бывали и групповые конфликты, но они, как правило, кончались каким-то фарсом.

И так продолжалось два—три месяца, пока «старшие товарищи» не разобрались, что задевать первокурсников с надписью на ленточке «ВОЕННО-МОРСКИЕ СИЛЫ» (такая надпись была присвоена 1 БВВМУ), а не «ВВМУ ИМ. ФРУНЗЕ» или «ДЗЕРЖИНСКОГО» не сулит ничего хорошего, и перестали нас трогать.

И всё встало на свои места.

В 1951 или 1952 году на очередных сборах начальники высших военно-морских училищ выразили большое недовольство поведением курсантов 1-го курса, прибывших из Нахимовских и Подготовительных училищ.

Начальник нашего училища капитан 1 ранга Никитин Борис Викторович предложил: «Направляйте их всех к нам. У нас претензий к ним не будет». В середине 1952 года, когда мы заканчивали сдачу выпускных экзаменов, к нам в Училище были переве-

дены из г. Энгельса два последних курса Подготовительного училища.

И вот мы увидели себя, какими мы были 5—6 лет назад — та же бравада, некое удальство, как говорится, и смех, и грех.

1.4. УЧАСТИЕ В ВОЕННЫХ ПАРАДАХ

Одним из характерных мероприятий для военно-морских училищ было участие в парадах. Этой темы я коснулся в разделе 1.2. Ежегодно 1 мая и 7 ноября наше училище выставляло парадный полк: ЛВМПУ — трехбатальонного, 1 БВВМУ — четырехбатальонного состава.

Итого за семь лет учебы почти каждый курсант нашего выпуска участвовал в 14 парадах, из них два в Москве. За это время мы хорошо «притёрлись» друг к другу в одном строю. Нам нравилось ходить на парады, хотя это и отнимало немало времени и требовало солидных строевых навыков.

Ленинградский и московский парады мало отличались друг от друга, хотя различия всё же были.

В Ленинграде парадный батальон состоял из 200 человек — 10 шеренг по 20 человек с винтовками в положении «на плечо». В Москве парадный батальон — 10 шеренг по 18 человек. Ленинградские парады нам больше нравились.

Во-первых, Дворцовая площадь изначально предназначалась для парадов, и поэтому ходить там было удобнее, и войска и их прохождение лучше смотрелись.

Во-вторых, после окончания парада курсанты военно-морских училищ использовались в качестве линейных на время праздничной демонстрации. Поэтому после прохождения торжественным маршем мимо трибун нас направляли к арке Главного штаба на Дворцовой площади.

Оттуда хорошо наблюдалось прохождение техники, а заключал парад сводный оркестр. «Фанфарный марш», исполняемый им при этом, производил потрясающее впечатление.

На всех парадах, в которых мы принимали участие, генералы или маршалы командовали и принимали парад на прекрасных

лошадях, порой демонстрируя неплохую выучку и выдержанность.

Как я уже говорил ранее, в Ленинграде парад принимал командующий ЛенВО. Сначала это был Маршал Говоров Л. А., а затем сменивший его генерал-полковник Верёвкин-Рохальский, с которым приключилось небольшое происшествие.

Он ввёл ночные тренировки к параду на Дворцовой площади, что для нас было очень неудобно, так как учебных занятий никто не отменял. И вот на одной из таких тренировок при объезде строя его лошадь споткнулась, и он вылетел из седла прямо в строй нахимовцев. Никто из воспитанников не пострадал. А вот генералу сильно досталось. Но, проявив выдержанность и, по моему мнению, мужество, он быстро вскочил на ноги, прихрамывая, подошёл к лошади, сел в седло и продолжил объезд войск.

В 1950 году Военно-морской министр адмирал Юмашев И. С. решил выставить на первомайский парад гвардейский морской полк из матросов и старшин срочной службы ростом не менее 180 см. Но на флотах смогли набрать только 2 батальона. Один сформировал ЧФ, второй — сводный, из состава БФ и СФ. А где взять недостающие два батальона? Да вот же — 1 БВВМУ имеет только 1-й и 2-й курсы — вот и недостающие два батальона. Итак, парадный гвардейский полк сформирован: первые два батальона — гвардия с соответствующими гвардейскими ленточками. Вторые два — курсанты с обычными ленточками.

Забавно, что москвичи, не очень сильные в тонкостях флотской формы, часто считали, что впереди идут береговые войска. Командовать полком было поручено начальнику Ленинградского Нахимовского училища контр-адмиралу Изачеку Н. Г.

В Москву мы прибыли 15 апреля. Гвардейцы уже были на месте. Чтобы они лучше старались, им было обещано, при условии хорошего прохождения, досрочное увольнение в запас. Разместились в лесу, сразу за мостом Отечественной войны, влево от Ленинградского шоссе, в землянках, оставшихся со времён войны, вместимостью по сто человек каждая. Подготовка к параду проводилась у Химкинского речного вокзала.

В первую шеренгу каждого батальона ставился старшинский состав с боцманскими дудками на груди.

В те годы старшинский состав носил фуражки, так называемые «мичманки». Старшины 1-й и 2-й статьи — с обычными красными



*Красная площадь, 1950 год. Слева направо: О. Павлов,
Г. Корепанов, Ю. Иванов, А. Евдокименко.*

звёздочками, главные старшины — матерчатые эмблемы в виде жёлтого якоря в овале того же цвета. Мичманы носили обычную офицерскую эмблему — «краб». Почти никто выдаваемую фуражку не носил. Её или сразу же переделывали, или шили новую. А главное, немедленно меняли козырёк на «мичманский», очень похожий на офицерский времён Первой мировой войны. Поэтому внешний вид первой шеренги из-за большого разнообразия мичманок был весьма своеобразным.

В один прекрасный день проверить ход подготовки парадного полка прибыло высокое флотское начальство, которое сразу же обратило внимание на такое «безобразие» в первых шеренгах. Реакция была незамедлительной — мичманки были «конфискованы».

Взамен всем старшинам были выданы обычные бескозырки, в которых мы и прошли по Красной площади 1 мая. После парада мичманки вернули их владельцам.

Но где-то в середине 1950 года вышел приказ Военно-морского министра, которым для всех старшин срочной службы, кроме мичманов, вводилось ношение бескозырки. Такая вот история

завершения эры мичманок, которая пришла к нам ещё из царского флота с его «кондукторами».

В парадном строю мы ходили в хромовых ботинках «корочках». По мнению начальства, из-за этого мы значительно отставали в «твёрдости шага» по сравнению с армейскими сапогами, если можно так выразиться. И вот, для устранения этого недостатка, на каждый ботинок было прибито по шесть подковок. Не знаю, как это отразилось на «тяжести» и «твёрдости» нашего шага, но вот другие последствия были.

Например, администрация Дворца культуры ЗИС пригласила нас на танцевальный вечер. Поехало нас человек 50. В это время шла вся борьба с космополитизмом. Поэтому танго называлось только как «медленный танец». Фокстрот — «быстрый танец», и исполнялись они, как правило, не более одного раза за вечер. В ходу были бальные танцы: вальс, краковяк, различные польки, русский бальный и тому подобное. Танцевать мы умели и любили, недаром же нас этому учили и довольно хорошо.

Но вот на прекрасном, хорошо натёртом паркетном полу танцевального зала на наших подковах поначалу чувствовали мы себя довольно скверно. Затем освоились и некоторые па в танце исполняли с «юмором», катясь на подкованных «корочках», как на коньках. Смех и даже хохот. Но что случилось с этим паркетом — только бог да администрация Дворца знает. Во всяком случае, больше нас в этот Дворец не приглашали ни в этот раз, ни в 1952 году.

На параде наш полк прошёл неплохо, получил благодарность от командования, и 2 мая мы отправились в свое училище.

Второй раз на майском параде в Москве мы участвовали в 1952 году уже в составе всего училища. Парадный полк 4-батальонного состава, возглавлял его начальник 1 БВВМУ капитан 1 ранга Никитин Б. В. Это был последний майский парад, на котором присутствовал И. В. Сталин.

Я шёл в первой шеренге 1-го батальона четвертым с правого фланга и хорошо разглядел нашего вождя. Он выглядел очень уставшим человеком. Таким я его и запомнил. Оба раза дней за десять до праздника парадный морской полк выходил на прогулку по Москве.

На наших грузовиках, приспособленных под перевозку военнослужащих — это были «Форды», окрашенные в тёмно-голубой цвет, колёса — в красный с белыми ободочками, на дверцах

кабин — яркие красные якоря в белом кругу — нас привозили на площадь Маяковского. Мы строились парадным расчётом. Впереди оркестр и знамя полка — гвардейское в 1950 году и училищное в 1952. И по улице Горького в направлении Кремля шли под музыку оркестра, исполняя строевые песни.

Особенно эффектным было исполнение «Варяга», когда при словах: «... с Богом, Ура!» мы взмахом руки поднимали свои бескозырки.

На тех же «Фордах» возвращались к себе на базу. На парад нас также довозили до площади Маяковского, далее строем на Красную площадь. По окончании парада прибывали на ту же площадь, садились на «Форды» и на базу.

В 1952 году перед посадкой на машины собрались в тесный круг и из оторванных подковок соорудили якорь и надпись: «Привет из Ленинграда!» Разбежались по машинам, и наше творение засверкало под солнечными лучами.

1.5. УЧЁБА В 1-М БВВМУ

Занятия в высшем училище шли очень интенсивно, но учебников не было. Вся надежда на конспекты — темы по всем предметам, даже лекции по марксизму-ленинизму, приходилось конспектировать, что страшно изуродовало мой почерк. После сдачи экзаменов за 1-й курс — прохождение летней практики на учебных кораблях.

Первые полтора месяца — на учебном корабле «Комсомолец». На нём мы прошли вдоль всего нашего побережья на Балтике, по ходу изучая навигационную обстановку и отрабатывая штурманскую практику: ведение навигационной прокладки, определение своего места различными способами с особым упором на астрономические — по Солнцу и звёздам. Большое внимание уделялось обучению пользоваться визуальными средствами связи. Такими являлись флажный семафор и световой — прожектором или сигнальным фонарём. Мне эти занятия очень нравились. С моим другом Толей Хохловым мы хорошо освоили эти средства, что в дальнейшем мне очень пригодилось на подводных лодках.



1-й курс БВВМУ, 1948 год

По ходу дела мы дважды заходили в порты для бункеровки углем. Учебный корабль «Комсомолец» — бывшее госпитальное судно «Океан», участвовавшее в походе 2-й Тихоокеанской эскадры адмирала Рожественского. Его двигательная установка — паровая машина и три котельные отделения, работающие на угольном топливе.

Отсюда и три трубы, давшие ему шуточное название «трёх-трубный крейсер». В советское время первое котельное отделение было переоборудовано под мазут, а два остались на угле. Вот в этих отделениях мы, курсанты, и работали, на деле познавая, что такое «кочегар».

В угольных отделениях, в основном, доставляли уголь из бункеров к котельным топкам. Непосредственно обслуживать котлы, бросая уголь в топку, допускались только хорошо обученные штатные матросы корабля. Это показывает, что «кочегар» не такая простая специальность. В мазутном отделении все было по-иному — там «котельный машинист», а не «кочегар». Дежурить там для нас — большое удовольствие.

Первый раз бункеровались в Риге. Рабочая сила на погрузке — курсанты. Технология погрузки проста.



Мой однокашник Шестаков Евгений, 1949 г.

На причале уголь лопатами загрузали в большой металлический ковш портового подъёмного крана. Кран поднимал наполненный ковш и высыпал уголь в приёмное отверстие угольного бункера. Это круглое отверстие, диаметром около полуметра, чтобы через него по скоб-трапу в бункер мог спуститься человек.

Большая часть угля оставалась на палубе вокруг этого отверстия. Курсанты-грузчики лопатами быстренько отправляли его в бункер. Часть грузчиков работала внутри бункера, засыпая углём всё его пространство. Это была действительно «адова работа» — угольная пыль стояла столбом, забивая всё и вся. Погрузка длилась весь день.

После её окончания мы получили полное представление о термине «тропический кочегар». Даже после тщательной помывки под душем ресницы оставались, как подведённые тушью.

Вторая бункеровка проходила в порту Штеттин. В устье реки Шельда на побережье Балтийского моря расположен порт Свинемюнде — бывшая военно-морская база немецкого флота. Поляки переименовали его в Свиноустье. Штеттин же расположен на реке Шельда милях в двадцати от Свинемюнде, и идти к нему нужно по реке.

Интересная картина — идёт наш «Комсомолец» по речному фарватеру, а вокруг поля, пасутся стада коров и другой живности. Берега низменные, и с высокого борта «Комсомольца» кажется, что все они прямо под тобой.

Погрузка проходила по тому же сценарию, что и в Риге, но облегчена была тем, что погрузочным устройством портового крана был не ковш, а захват, раскрывавшийся «розочкой». Он захватывал уголь своими сходящимися «лепестками». Нам не нужно выделять грузчиков на причал. Эта «розочка» довольно точно зависала над приёмным отверстием бункера, и на палубе оставалось значительно меньше угля, меньше было и работы по его забрасыванию в бункер.

И в Свиномюнде, и в Штеттине бросалось в глаза большое количество красных советских флагов — почти на каждом плавсредстве и многих зданиях на берегу. Как выяснилось, в это время в Польше проводилась депортация немецкого населения в Германию. Но те немцы, которые обслуживали советские учреждения и воинские части, этому не подвергались. Вот они и вывесили наши флаги как признак неприкосновенности. Нас в порту обслуживал персонал немецкой национальности: крановщицы и береговые рабочие.

Местное польское население относилось к нам очень хорошо, особенно молодёжь. Один молодой парень в беседе с нами, показывая на свой польский флаг, говорил, что он скоро станет тоже полностью красного цвета.

В ходе плавания большое внимание уделялось хождению на шлюпках — на вёслах и под парусами. На «Комсомольце» их было достаточное количество: шестивесельные ялы, десятивесельные катера и шестнадцативесельные баркасы.

Шестивесельный ял, или «шестёрка», имел одну мачту, на которой поднимался разрезной парус фок и кливер. Катер был двухмачтовым — на передней фок-мачте паруса фок и кливер, на грот-мачте парус грот.

Баркас тоже нёс две мачты и такие же паруса, как и катер, только размером побольше, и ещё у него имелся небольшой бушприт, на котором поднимался кливер. В штилевую погоду наиболее быстроходными были катера, но при волнении впереди всех оказывались баркасы — наиболее тяжёлые, им волна была не помеха.



Командир отделения на младшем курсе

Шлюпочная подготовка проводилась при каждом удобном случае. Отрабатывались слаженные действия шлюпочной команды, особенно при постановке и уборке парусов. Необходимо было уложиться в нормативное время, что мы с большим энтузиазмом и выполняли.

Обучали нас управлению шлюпкой на вёслах и под парусами. Большое внимание уделялось умению выполнять повороты «оверштаг» и «через фордевинд» при хождении под парусом.

Главное при любом маневрировании — не выполнить манёвр «оверкиль». Мне нравилось хождение на катере — был левым загребным. «Загребной» — гребец, сидящий первым, считая с кормы, от которого во многом зависела слаженность действий всех гребцов борта.

Запомнилось плавание на шлюпках в Рижском заливе при подходе к Усть-Двинску. Миль за сорок от берега спустили шлюпки, команды заняли свои места и двинулись в сторону берега. «Комсомолец» ушёл к берегу, а мы шли сначала на вёслах. Когда же подул ветерок, поставили паруса и — вперёд, кто раньше и кто быстрее. К концу практики я получил допуск к самостоятельному управлению десятивесельным катером как старшина команды.

Последние три недели практики мы проходили на барке «Седов». Это большой четырехмачтовый красавец-парусник — немецкий трофей. Кубрики для курсантов на нём были оборудованы имуществом, снятым с немецкого авианосца «Граф Цеппелин». Этот авианосец достался нам при разделе флота фашистской Германии, при условии его дальнейшего затопления, что и было выполнено в 1946 году.

Отец Толи Хохлова Хохлов Константин Васильевич участвовал в этом мероприятии и рассказывал, как все происходило. Сначала заложили внутрь корпуса взрывчатку. Взрыв — он не тонет. Затем на него пикировали бомбардировщики — несколько попаданий — не тонет. И только после торпедного залпа с эсминцев он затонул. Но перед этим с него сняли всё, что можно было отделить от корпуса. На «Седове» оказались металлические койки личного состава, на которых мы и спали, и рында с надписью «Граф Цеппелин», на которой мы отбивали склянки.

Командовал «Седовым» капитан-лейтенант Митрофанов (инициалы не помню) — страстный поклонник парусного флота. Под его руководством мы в течение трёх недель готовили корабль к первому выходу в море под флагом ВМФ СССР. Наконец, все работы закончили и запросили у ОД разрешение на выход. Каково же было наше удивление полученным ответом: «Выход отменить, Ленфильм». Оказывается, в это время шли съёмки художественного фильма «Александр Попов», и «Седов» был там задействован. Когда фильм вышел на экраны, оказалось, что «Седов» там выступал в качестве декорации в одном малюсеньком эпизоде.

Вот так бывает в жизни, когда какой-то «Ленфильм» командует кораблями ВМФ. Так мы в море на «Седове» и не вышли.

Практика закончилась, и мы, уже второкурсники, отправились в отпуск. Мы с Толей Хохловым отправились в Минск, где к тому времени жили все мои близкие. В том числе мама и брат.

В Минске мы с Толей впервые, знакомых нет.

Мама посоветовала сходить на «Минское море», как называли минчане искусственное озеро, созданное на южной окраине города. Поехали! Подходя к озеру, увидели на берегу сигнальную вышку, на которой кто-то флажным семафором что-то пишет. Подошли поближе — видим группу ребят нашего возраста. Они сразу к нам, заговорили. Наши одноклассники, учатся в 10-м классе, мечтают о флоте, вступили в местную организацию ДОСФЛОТ.



1950 г. УЖ «Урал». Сидят — первый ряд: В. Маркушин, А. Яруков, М. Паченков, Г. Лейбов, В. Станкевич; второй ряд: А. Попов-Лукин, Л. Лотоцкий, А. Евдокименко. Стоят — первый ряд: Ю. Иванов, Ю. Шумовский, В. Щетинин; второй ряд: Г. Скормин, С. Солодовник, В. Струй, И. Годгильдиев, В. Курциновский

Здесь тренируются на досфлотовских вельботах, изучают флажный семафор. Вот и общий интерес.

Мы с Толей включились в их обучение, научив ходить под парусами против ветра. Так завязалась дружба.

Заводилой в их группе был Феликс Хорин, ставший в дальнейшем моим близким другом и родственником. Он поступил в следующем году в ВВМУ им. Фрунзе, стал в итоге офицером-подводником, а его родная сестра Римма — моей женой. Толя Rogozin из этой же группы поступил в наше училище. Стал командиром подводной лодки.

Наша дружба со всеми ребятами продолжается до сих пор. По приезду в Минск обязательно собираемся вместе с семьями.



На палубе УК «Урал». Первый ряд: А. Евдокименко и К. Краснопольский. Второй ряд: И. Годгильдиев, С. Солодовник и И. Дернятин. 1950 г.

С 1 октября начались занятия на втором курсе. Из курсантов нашего курса были назначены старшины классов и командиры отделений на 1-й курс 1 БВМУ. В число этих назначенцев попал и я — командиром отделения в одном из классов 1-й роты с присвоением звания старшина 2-й статьи. Вторым командиром отделения был Толя Болдырев, помкомвзводом — Юра Иванов. Так мы дальше и работали: учились на своем курсе в своих классах, а работали и жили в «своей» роте на первом курсе. Не совсем удобно, но очень полезно для приобретения командных навыков и опыта воспитательной работы.

После окончания второго курса летом 1950 года практика проходила на УК «Урал». В один из дней командир нашей роты капитан-лейтенант В. Вершинин, пригласив меня на беседу в свою



Хорин Ф. А. (1954 г.) и Хорина Р. А. (1952 г.)

каюту, предложил мне принять должность старшины (покомвзвода) нашего класса.

В беседе меня поразило одно замечание. Объяснив свои требования к работе помкомвзвода, сказал, что у меня есть один недостаток — я очень добрый.

Я и до сих пор не понимаю, почему доброта в работе с подчинёнными может быть недостатком. Старшиной класса я всё же стал, хотя не очень к этому стремился. Работать со своими же товарищами в качестве их начальника мне не очень нравилось.

Помог спорт.

Я входил в сборную команду училища по лыжам.

Соревнования на первенство ВВМУЗ были организованы так, что я с 15 декабря по 12 февраля в классе отсутствовал. Это не устраивало нового командира нашей роты старшего лейтенанта Барышева, и он добился назначения старшиной нашего класса Эдика Семенкова. Это меня ничуть не обидело — старшиной первой статьи я так и остался.

После третьего курса в 1951 году нас отправили для прохождения практики на Северный флот эшелонам по железной дороге. Распределили группами по кораблям таким образом, чтобы месяц мы пробыли на эсминцах и по 10 дней на подводных лодках, больших охотниках за подводными лодками и торпедных катерах.

Была предусмотрена ознакомительная экскурсия на аэродром в Североморске с полётом на «Ли-2» над Кольским заливом. В то время в составе СФ находились переданные нам английские эсминцы «Жаркий», «Жгучий» и «Живучий»; два эсминца типа «Новик» — «Карл Либкнехт» («Карлуша») и «Куйбышев»; два проекта 7 — «Гремящий» и «Громкий»; два проекта 30к и шло поступление эсминцев проекта 30 бис.

Наша группа в составе всего 312-го класса была направлена на ЭМ «Отрывистый» проекта 30 бис, на котором мы выходили в море на отработку задач боевой подготовки, в том числе на артиллерийские стрельбы.

В этот же период нас ознакомили с авиацией СФ на аэродроме Североморск-1. На вооружении флота состояли самолёты типа «Аэрокобра», «Бостон», «Каталина».

Отдельно стоял ряд полностью зачехлённых самолётов. Нам объяснили, что это новейшие засекреченные истребители «Ла-11». Это в 1951 году, когда шла война в Корее и там уже всюду действовали «Миг-15». Но до флота ещё не дошла очередь перевооружения реактивной авиацией.

Интересен был полёт над Кольским заливом.

Лётчики показали нам, как выглядят корабли с неба. Оказывается, торпедный катер на ходу выглядит значительно внушительнее крупного надводного корабля из-за большого буруна за кормой.

И мы это видели сами.

После Североморска мы переместились в г. Полярный, где базировались дивизия подводных лодок и дивизия кораблей ОВР'а (Охраны Водного Района).

Десять суток мы пробыли на ПЛ «С-16» 162-й бригады ПЛ, которой командовал капитан 2 ранга Стратилатов. Эта лодка серии IX бис отрабатывала курсовую задачу № 1, стоя на якоре в губе Оленья. Семь человек курсантов распределили по отсекам. Я попал в седьмой отсек.

Мы быстро сдружились с матросами и старшинами своих отсеков. Нас восприняли как «своих», потому что мы не чурались никакой работы и вместе со всеми участвовали в подготовке отсека к сдаче задачи. Даже приняли участие в не совсем профильной для нас протирке аккумуляторной батареи, которая производится спиртом.



Лыжная сборная на тренировке в Кавголово

Старший помощник командира ПЛ старший лейтенант Игнатов Н. К. обратился к нам с просьбой помочь в этом деле, чтобы закончить все работы в течение одной ночи.

А мы уж постарались всё выполнить ещё и потому, что старпом «Коля Игнатов», как его звали (конечно, неофициально), пользовался непрерываемым авторитетом всего экипажа. А для нас, курсантов, был образцом морского офицера. Так оно и было — в 1967—68 годах Герой Советского Союза контр-адмирал Игнатов Н. К. командовал 3-й дивизией атомных подводных лодок.

На «С-16» я впервые узнал, как матросы срочной службы метко и точно оценивают своих командиров и, главное, что жизнь, как правило, эти оценки неукоснительно подтверждает.

Матросы нашего 7 отсека в частных беседах определяли: командир ПЛ такой-то — это командир задачи № 1, что означает — основное внимание уделяет береговым порядкам, внешнему виду и т. п. А вот такой-то — это командир задачи № 2 и № 3, то есть, хорошо управляет подводной лодкой и, главное, отлично стреляет торпедами.

И я сделал для себя вывод на всю дальнейшую службу. Да, чистота, порядок, соблюдение формы одежды, организация служ-

бы на корабле очень важны. Им необходимо уделять должное внимание в течение службы на всех должностях экипажа корабля.

Но для командира корабля самым главным направлением является умение управлять своим кораблем в любых ситуациях и при этом быть мастером применения его оружия. Для меня это впоследствии выражалось в овладении приёмами и всеми нюансами торпедных атак, что является довольно сложным и трудоёмким делом, на чём я подробнее остановлюсь в дальнейшем.

Кстати, о командирах задачи № 1. Насколько были точны матросы и старшины, характеризует следующий случай. Тогда, в 1951 году, одним из них был назван молодой командир ПЛ в звании капитан-лейтенанта, но мы не придали этому значения. И вот, в сентябре—октябре 1962 года эта фамилия всплыла в связи с походом на Кубу четырех подводных лодок 641-го проекта. Перед самым выходом вдруг исчез возглавлявший поход этих лодок командир бригады в звании контр-адмирала.

В штабе флота соответствующий переполох — срывается выход.

Начмед флота, случайно в штабе услышав эту фамилию, удивился: «Так он же у меня в госпитале после операции».

«Какая операция?»

«Плавающий мениск».

«Она разве срочно необходима?»

«Да нет, он с ним ходил лет десять и ещё мог столько же проходить».

Всем всё стало понятно. В море пошёл не готовившийся к этому комбриг из Полярного, капитан 1 ранга Агафонов В. Н. А тот был снят и отправлен на ТОФ с понижением в должности.

Следующие десять суток мы провели на кораблях 23-й дивизии кораблей ОВР'а, выходили в море для отработки задач поиска, слежения и атаки подводных лодок на больших охотниках проекта 122А (так называемых «Бобиках»).

Особенно запомнился эпизод слежения.

Море было беспокойно, кораблик наш прилично качало. Акустик, видимо, не очень переносил качку и докладывал на мостик командиру корабля каким-то страдальческим голосом: «Эх пятьдесят!» и т. д., а слышалось это как «Эх, пятьдесят!» или «Эх, шестьдесят!». На этих БО ещё стояли английские зенитные пулемёты «Браунинг».



411-й класс. Сидят — первый ряд: Г. Лейбов, Г. Скормин, Л. Лотоцкий, Ю. Лебедев, В. Щетинин, Б. Ипатов; второй ряд: В. Станкевич, В. Дернятин, С. Семенов, М. Паченков, Ю. Шумовский, А. Евдокименко, К. Краснопольский, Г. Корепанов; третий ряд: А. Яруков, В. Маркушин, И. Гадгильдиев, С. Птохов, В. Струй, Ю. Иванов. 1952 год

Заканчивалась наша летняя практика в губе Долгая Западная на бригаде торпедных катеров. Жили мы на трофейной немецкой плавбазе «Пинега», несколько раз выходили в море.

В состав бригады входили ТКА «Хиггинс» и «Воспер» английской постройки и трофейные немецкие «Люрсен». «Воспера» были окрашены в бело-голубой цвет и производили впечатление лёгкости и быстроты. Немецкие же были тёмно-серыми бронированными и производили впечатление тяжёлых и неповоротливых, хотя это было не так.

Летняя практика третьего курса в 1951 году позволила курсантам определиться с выбором своего пути в дальнейшей службе на флоте. Мне лично по душе пришлась служба на подводных лодках.

В Училище нас ждали перемены. В связи с переходом от подготовки вахтенных офицеров на подготовку по специальности организовывались три факультета: штурманский — 50 человек, артиллерийский — 100 человек и минно-торпедный — 150 человек. Я был зачислен на штурманский факультет, а Толя Хохлов — на минно-торпедный. Вот так и получилось, что последний год учёбы мы уже не сидели за одной партой и даже были в разных ротах.

На четвертом курсе тактику нам преподавал известный подводник, бывший командир ПЛ «Л-3», капитан 2 ранга Грищенко Пётр Денисович. Он отличался умением связать теоретические положения с практической деятельностью на запоминающихся примерах.

Говоря о значении отработки курсовой задачи № 1, особенно подчёркивая необходимость строгого и чёткого ведения документации, привёл пример из своей службы. С началом войны ПЛ «Л-3» вышла в море для уничтожения кораблей и судов противника и постановки мин. Вскрыли пакет — в нём боевой приказ на постановку минного заграждения в точке Ш... Д..., фактически у третьего буя на выходном фарватере из военно-морской базы Мемель (ныне Клайпеда). Производя доразведку, командир ПЛ установил, что немцы ходят по фарватеру только до второго буя и там сворачивают, не доходя до третьего буя.

Донёс на берег и попросил разрешения поставить мины по своему усмотрению.

В ответ получил: «Выполнять боевой приказ!»

А в боевом приказе четко указано место постановки. Поставил мины, как приказано, но с прибытием в базу доложил, что мины поставил, но бесполезно, так как противник это место обходит. Его сразу же под суд военного трибунала. Он ссылается на своё донесение на берег и полученное приказание. А командир бригады ПЛ всё отрицает — ничего не получал, ничего не приказывал.

Как рассказывал Петр Денисович, старшина команды радистов на лодке вёл документацию скрупулёзно. Следователи нашли у него и запись переданной радиограммы, и полученный ответ.

Всё — обвинение снято, под расстрел не угодил! Вот что значит ведение документации. Курсантам предметно видно, как важен этот элемент задачи № 1. В своей дальнейшей службе, памятуя этот случай, я принимал необходимые меры по организации грамотного ведения документации на всех уровнях.

Второй случай был им приведён при обсуждении важности отработки задачи № 2. В 1942 году, в связи с блокадой Ленинграда и сложившейся обстановкой в Финском заливе, подводные лодки БФ отработывали элементы задачи № 2 в районе 9-й ГЭС, где имелась так называемая «яма» с глубиной 40 метров. Что это была за отработка, стало ясно при первом же контакте с противником. ПЛ «Л-3» летом 1942 года прорвалась в Балтийское море, имея задачей поиск и уничтожение кораблей и транспортов противника. Поиск увенчался успехом — южнее острова Готланд был обнаружен конвой противника.

И в его составе крупный танкер, который командир и выбрал главной целью. Вышел в торпедную атаку, произвёл трёхторпедный залп, и лодку тут же выбросило на поверхность.

Боцман не справился с управлением горизонтальными рулями — вот и результат отработки задачи № 2 в яме ГЭС. Советская подводная лодка всплыла в центре немецкого конвоя. «Положение скучное», как выразился Петр Денисович.

Но и немцы от неожиданности растерялись и «подарили» подводникам несколько драгоценных минут — лодка успела срочно погрузиться. К счастью, командир не промахнулся, от взорвавшегося танкера образовалось большое поле горящего топлива, под которое ушла лодка и оторвалась от преследования. Командир увел после этого «Л-3» в безопасный район моря и неделю отработывал там элементы задачи № 2 по управлению ПЛ при плавании под перископом и при выполнении торпедного залпа.

В июне 1952 года мы сдали годовые и государственные экзамены. Всем курсантам четвертого курса было присвоено звание «мичман», и нас направили для стажировки на кораблях ВМФ до конца сентября.

1.6. СТАЖИРОВКА. ПОДГОТОВКА К СЛУЖБЕ НА ПОДВОДНЫХ ЛОДКАХ. ВЫПУСК

Училище я окончил с отличием, поэтому учли мое желание служить на подводных лодках Северного Флота, и я был направлен стажироваться на 33-ю ДиПЛ СФ в г. Полярный.

С прибытием в дивизию меня, как будущего штурмана, и трёх моих товарищей-минеров: Сёву Адриащенко, Валю Голяркина и Валю Немковского определили на ПЛ «С-102» 162-й бригады ПЛ. Командиром БЧ-1, то есть штурманом, на лодке был старший лейтенант Г. Скрипников.

Командиром БЧ-2-3 (минно-торпедной и артиллерийской боевой части) был выпускник 1951 г. училища им. Фрунзе лейтенант Чернавин В. Н. Надо сказать, что почти трёхмесячная стажировка дала нам, стажёрам, очень многое.

Во-первых, мы, будучи по статусу, как носящие звание «мичман», приравнены к сверхсрочнослужащим, как-то естественно и просто вошли в среду старшин команд, как правило, сверхсрочнослужащих. И могли, как говорится, «изнутри» изучать, познавать и осваиваться с жизнью экипажа.

В то же время, как будущие офицеры, непосредственно контактировали с офицерским составом корабля, особенно с командирами боевых частей. На подводных лодках серии «С» («Сталинец», как их называли на флоте) по штату всего восемь офицеров: командир, старпом, замполит, штурман, минер, механик (командир электромеханической боевой части или БЧ-5), командир группы движения и фельдшер.

При отработке и сдаче курсовых задач нагрузка на них падает большая, поэтому мичманы-стажёры были всегда кстати.

Наша «С-102» в 1952 году проходила полный курс боевой подготовки. К моменту нашего прибытия сдала задачу № 2 и приступила к отработке задачи № 3 — применение оружия. Основные мероприятия при этом — торпедные и артиллерийские стрельбы.

Подготовка к морскому параду на рейде Североморска по случаю дня Военно-Морского Флота вклинилась в отработку задачи. Основное место в подготовке заняло приведение в порядок внешнего вида, как самого корабля, так и всего личного состава.

Прежде всего — покраска корпуса лодки. Это дело боцмана, он же старшина команды рулевых -сигнальщиков, его подчинённых (пять человек) и выделенных для покраски старшин и матросов других специальностей (фактически вся команда).

После парада приступили к отработке, а вернее, сдаче задачи № 3 непосредственно в море. Несколько подводных лодок, в том числе и наша «С-102», вышли в море и стали на якорь в губе Териберская. Командир дивизии капитан 1 ранга Егоров Николай



У гюйса ПЛ «С-102». В первом ряду: старшина команды торпедистов мичман Волторнист, командир БЧ-2-3 лейтенант Чернавин В. Н. Во втором ряду: мичманы-стажеры В. Адриашенко, В. Голяркин, А. Евдокименко и В. Немковский

Ефимович с походным штабом находился там же, на плавбазе «Печора», доставшейся нам как трофеей.

Мы, конечно, волновались — это был для нас первый выход в море на ПЛ, первое погружение и первое участие в выполнении подводной лодкой торпедных атак. Экипаж подводной лодки был сплочённым, хорошо отработанным. Отношения между матросами, старшинами и офицерами были дружескими, и в то же время дисциплина была высокой, порядок подчинённости младших старшим соблюдался неукоснительно.

Вот и первый выход в полигон боевой подготовки, первое погружение, первая тренировочная торпедная атака пузырьрём, когда вместо торпеды с ПЛ выпускается воздушный пузырьр, который фиксируют на корабле-цели, определяя тем фактическое место ПЛ при выстреле. За ней несколько следующих.

Порядок отработки торпедных стрельб был следующим. Подводным лодкам нарезаются позиции в полигонах БП с глубинами не менее 100 метров. После занятия позиций руководителем торпедными стрельбами (в нашем случае это был командир дивизии) на корабле-мишени (плавбаза «Печора») по очереди заходит

в каждую позицию, предварительно дав команду командиру ПЛ на выполнение заданной торпедной стрельбы.

После выполнения торпедной атаки командир ПЛ на безопасном удалении от цели всплывает и доносит руководителю данные атаки: время залпа, элементы движения цели (ЭДЦ): курс, скорость, пеленг и дистанцию залпа. При стрельбе практическими торпедами для их поиска и буксировки к плавбазе привлекались торпедные катера.

Этот порядок выполнения ТС практически без изменений сохранился до наших дней. Менялись только силы обеспечения (вместо ТКА — катера-торпедоловы специальной постройки) и виды стрельб.

По возвращении из полигона на Териберский рейд командир ПЛ с готовыми отчётами по всем выполненным атакам прибывает к руководителю ТС, где получает окончательную оценку по всем выполненным упражнениям. Исходя из этих оценок, руководитель ТС принимает решение на выполнение дальнейших упражнений.

Вечером первого дня нашего плавания командир ПЛ, вернувшись с плавбазы «Печора» после разбора, собрал офицерский состав и нас, стажёров, в кают-компанию и произвел свой разбор: «Ну тебя туда-то, старпом, езжай-ка ты в отпуск, а то мне все стрельбы испортишь. Так, ты, штурман, будешь старпомом. Минёр на месте, а ты, мичман (указывает пальцем на меня), будешь помощником, так как ты в атаках ни черта не понимаешь и не будешь мне мешать!»

Тут же к борту лодки подошёл катер, забрал старпома и увёз в Полярный для убытия в отпуск. Ну а мы, в «обновлённом составе», приступили к выполнению дальнейших стрельб. Так как для меня всё это было так внезапно и ново, то запомнились все детали.

На следующий день мы заняли полигон, получили приказание руководителя на выполнение торпедной атаки, погрузились на перископную глубину и приступили к выполнению задачи.

Командир ПЛ скомандовал: «Боевая тревога! Торпедная атака! Торпедный аппарат №... приготовить к выстрелу!»

Командир лодки и начальник штаба бригады в боевой рубке у перископов — командир у командирского, НШ у зенитного. (Если командир лодки выполняет ТС впервые, то на первые атаки с ним выходит старший начальник). Я сижу на нижнем рубочном люке с секундомером, таблицей записи ТС и ручкой.

Лодка не новая, сальники перископов подтекают, забортная вода усиленно капает на стоящих у перископов, течёт по пилоткам, лицам, усам (оба они были с тёмными усами). Они фыркают, чертыхаются, но от перископов ни на шаг.

Наконец, командир находит цель и начинает громко возмущаться: «Что он делает?» По его мнению, руководитель задаёт курс плавбазы, не позволяющий лодке выйти в атаку.

НШ увещевает, уговаривает: «Погоди, командир, погоди...».

Но вот всё утряслось.

Раздаётся команда: «Товсь! Ноль!» Я запускаю секундомер, записываю данные, определяемые командиром: «Пеленг... Курсовой... Дистанция...» Перископы опускаются, и мы идём самым малым ходом.

Через минуту командир поднимает перископ, опять: «Пеленг... Дистанция...», перископ — вниз, и ко мне вопрос: «Курсовой?», и следом: «Ах, да, ты ни черта не понимаешь!» — и диктует мне курсовой угол цели, который я должен был вычислить по изменению пеленга (ВИП) на цель за истекшую минуту. Это делает нормальный помощник командира, чтобы облегчить работу командира ПЛ. Но ведь я же не нормальный помощник командира, а «который ни черта...».

Далее всё пошло по нормальной колее. С помощью штурмана и торпедного электрика командир ПЛ определил курс и скорость цели, занял выгодную позицию, вовремя выстрелил, и торпеда прошла под целью.

Затем — возвращение на рейд, подготовка отчёта. Стали на якорь, командир лодки и командир БЧ-3 с торпедным расчётом убыли на плавбазу с отчётом и для подготовки практической торпеды к следующей стрельбе. Где-то к полуночи возвращается командир ПЛ и ведёт лодку к плавбазе, где грузим приготовленную торпеду и отходим в точку якорной стоянки.

Всё это заканчивается, в лучшем случае, в час—два ночи. А в 06.00 подъем, съёмка с якоря и переход в полигон, и всё повторяется, как описано выше.

Переход в полигон занимает от двух до четырех часов. Вахтенных офицеров всего два — старпом же в отпуске. Один из них — штурман. Ему надо вести прокладку. Значит, на мостике вахтенный офицер — минёр.

А когда же спать?



*Командир БЧ-3 лейтенант Чернавин В. Н.,
командир БЧ-5 ст. лейтенант Герасимов*

И в таком режиме в течение двух недель отрабатывал свой нелёгкий лейтенантский хлеб будущий главнокомандующий ВМФ, а в то время молодой лейтенант Чернавин В. Н. Так ведь и на якорной стоянке нужен вахтенный офицер. Здесь выручали допущенные к несению вахты при стоянке на якоре боцман и фельдшер.

Да и мы ещё в июле сдали положенные зачёты и были допущены к исполнению обязанностей вахтенного офицера при стоянке ПЛ на якоре, что значительно облегчило решение этой проблемы.

Заклячая описание этого похода, хочу остановиться на последней атаке, акустической, закончившейся не совсем обычно.

Лодка должна была выполнить торпедную атаку по данным своей гидроакустической станции «Марс-24КИ» двумя практическими торпедами. Эта станция по своим тактико-техническим характеристикам должна была иметь дальность обнаружения шумов надводного корабля до 40 кабельтовых. Но в летних гидрологических условиях Баренцева моря — и того меньше.

Поэтому атака начиналась в перископном положении, только когда ГАС обнаруживала цель, лодка уходила на глубину 25 метров и продолжала атаку уже по данным ГАС.

На подводных лодках серии «С» рубка гидроакустика расположена у носовой переборки 2-го отсека по правому борту. Недавно установленный автомат управления торпедной стрельбой «ТАС Л-2» («Трюм») тоже у носовой переборки 2-го отсека, только по левому борту. Командиру ПЛ для перехода к действиям по акустике приходилось стремглав бежать из боевой рубки через 3-й и 2-й отсеки к ТАС'у и гидроакустической рубке.

Если кто-нибудь смотрел художественные фильмы о действиях немецких подводников, то должен обратить внимание на то, что командиры этих лодок почему-то постоянно бегают по кораблю из отсека в отсек. Я сначала очень удивлялся этому. Но вспомнив о наших «С», я понял — это они мечутся между перископом и ГАС.

Вот и мы, когда ГАС «взяла» «Печору», пулей помчались во второй отсек, продолжив выход в торпедную атаку. По данным гидроакустика старшины 2-й статьи Галкина командир лодки и торпедный электрик старшина 2-й статьи Палкин определяют курс и скорость цели, я веду записи. «ТАС Л-2» имеет особенность — когда дистанция до цели уменьшается до двух кабельтов, на нём загорается красная лампочка, и автомат останавливается.

Командир разразился соответствующей тирадой, старшина 2-й статьи Палкин рукояткой открутил дистанцию на пару кабельтов — ТАС заработал.

Командир удовлетворённо командовал: «Пли!», и торпеды ушли к цели под углом встречи 120 градусов.

Командир дал команду на всплытие и помчался в боевую рубку. Всплыли мы в кильватерной струе плавбазы, вызвав на ней приличную панику. Смотрим — один ТКА несётся, видимо, по следу. Второй почему-то крутится на месте, а когда подошли поближе, увидели около него какие-то воздушные пузыри. В итоге одну торпеду нашли и подняли, второй нет, вероятно, утонула. В таких случаях вся вина падает на торпедный расчёт, готовивший торпеду к стрельбе, то есть, на нашу минно-торпедную боевую часть и её командира. Настроение — хуже некуда, особенно у молодого командира БЧ-3, ведь это его первая стрельба! Да к тому же в наказание нас заставили её долго искать.

Но, как выяснилось впоследствии, причина потери торпеды была не в её некачественной подготовке. При торпедном залпе дистанция была так мала, что первая торпеда, выходя из мешка, ударилась о днище плавбазы и утонула. Вторая, сделав мешок под плавбазой, благополучно прошла всю дистанцию и была доставлена к плавбазе.

Заключительный этап отработки и сдачи задачи № 3 — двух- или трёхсуточное плавание подводной лодки на большом удалении от базы. Если во время выполнения торпедных стрельб погода нам благоприятствовала, то здесь она немного рассердилась, и в последний день, уже при возвращении, нас здорово покачало. Многих, особенно молодых подводников, укачало.

Баталер-провизионщик старший матрос Ермилов, хотя и служил по пятому году, оказался среди укачавшихся. На старшин же команд качка подействовала в сторону обострения аппетита.

Они к провизионщику — тот бросил им ключи от провизионки: делайте, мол, что хотите, но отстаньте от меня. В общем, голодными мы не остались.

Но как только лодка вошла в Кольский залив, качка прекратилась. Все укачавшиеся пришли в себя, а провизионка пуста. Особенно расстраивался провизионщик, ведь пропали все его заначки.

В то время существовал такой порядок: на сколько суток лодка выходит в море, на столько и берёт с собой продуктов. Расчёт в том, чтобы к возвращению в базу за ней ничего из продовольствия не числилось. Вот и за нами никакого продовольствия не числилось, тем более, что в море из-за неблагоприятных метеоусловий мы пробыли на сутки больше, чем планировалось. С прибытием в Полярный всё пришло в норму.

Этот порядок продовольственного снабжения в дальнейшем, при переходе к содержанию подводных лодок в постоянной боевой готовности, многим выходил боком. На лодке всё время должен быть запас продовольствия на полную автономность, то есть на 30 суток. Возвратились с моря — немедленно пополнялся запас до нормы, а если нехватки — плати из своего кармана, что нередко и случалось, пока не отвыкли окончательно от «старого порядка».

Замполитом на «С-102» был капитан 3 ранга Жданов И. С., окончивший политическое училище им. Жданова. Сам он был из

матросов, хорошо знал быт и нужды подводников, был внимателен и заботлив.

Но имел свои специфические методы воспитания, которыми делился со мной. Обращался он к подчиненным, называя их по именам или фамилиям, в зависимости от их поведения. Основная масса матросов и старшин имела за спиной 4—5 классов, то есть, начальное образование. Но такие специальности, как акустики, радисты, штурманский и торпедный электрики укомплектовывались, как правило, людьми, окончившими 7—8 классов. Они считались своего рода «интеллигенцией» и порой позволяли себе некоторые «вольности» в поведении, что и беспокоило нашего замполита. Он мне говорил, что с ними работать значительно труднее, чем с остальными. На любые его доводы и увещевания они находят всяческие оправдания и отговорки. И вот я, говорил он мне, применил в работе с ними такой метод. Вызываю, к примеру, старшину 2-й статьи Палкина в свою каюту и начинаю с ним длительную воспитательную беседу, не менее, чем на час, а то и более. Я вижу — ему это все невмоготу, он мнётся, но уйти-то не может.

Затем я его отпускаю, но через день-два опять вызываю и продолжаю в том же духе. После недели-второй такого воздействия он решает — лучше уж я буду вести себя как следует, чем терпеть такую муку.

Теперь на очереди следующий нарушитель, за которого я принимаюсь. Не знаю, насколько эффективен этот метод, но в оригинальности ему не откажешь. Замечу, кстати, что в составе срочно-служащих экипажа не было ни одного человека с 10-классным образованием: 25—30% — с неполным средним, остальные с начальным. И это в 1952 году, через семь лет после окончания войны. Положение начало меняться, начиная с 1953 года, что позволило перейти на 4-летний срок службы на флоте, а в дальнейшем и на 3-летний срок.

В конце сентября стажировка закончилась, мы вернулись в училище. 1 октября 1952 года курсантам первого выпуска 1 БВВМУ приказом Министра обороны СССР было присвоено воинское звание «лейтенант». Кроме того, мы все были назначены на конкретные должности, в то время как при обычном выпуске молодой лейтенант, как правило, прибывал на флот в управление кадров, и там его определяли на должность.



*Выпускник 1-го БВВМУ лейтенант А. Хохлов (слева)
и выпускник 1-го БВВМУ лейтенант А. Евдокименко (справа)*

Я был назначен командиром БЧ-1-4 Краснознамённой подводной лодки «С-104» 162-й бригады Северного Флота.

Радости не было предела — попасть на соединение ПЛ, где ты проходил стажировку в течение трёх месяцев, было большой удачей.

Выпускной бал состоялся 4 октября. На нём присутствовали моя мама, Ирина Максимовна, приехавшая по этому случаю из Минска, и моя будущая жена, а тогда студентка 2-го курса Ленинградского педагогического института им. Покровского, Римма, сестра Феликса, о котором рассказывал в главе об отпуске в Минске.

Затем все выпускники отправились в свой первый офицерский отпуск сроком на тридцать суток плюс дорога. Тем, кто был назначен на подводные лодки, необходимо было возвратиться из отпуска 1 ноября в Ленинград. Там мы должны были пройти 2,5-месячную подготовку на курсах при офицерских классах Краснознаменного Учебного отряда подводного плавания (КУОПП) им. Кирова. Отпуск прилично сокращался, но, с другой

стороны, подучиться подводному плаванию, да ещё в Ленинграде, тоже было заманчиво.

В отпуск мы отправились опять с Толей Хохловым, который был назначен тоже на СФ в Лиинахамари помощником командира противолодочного корабля (судьба развела нас на противоположные стороны в части специализации: он противолодочник, а я — подводник). Проводили мы отпуск частично в Минске, а частично в Молдавии в г. Тирасполе у моей сестры. Вот там мы поняли, что такое настоящие сухие вина.

Побывали на Тираспольском рынке, где увидели, как продаются молдавские вина прямо из бочек самых различных калибров. Продавец сидит у бочки, рядом выстроились — стакан, пол-литровая, литровая и трёхлитровая банки. Подходящему покупателю наливается стакан вина на пробу. Понравилось — покупай, не понравилось — двигай к следующему продавцу. Некоторые покупатели так напрубятся, что им уже и покупать ничего не надо.

Учиться на классах было интересно, тем более, что преподавателями были такие заслуженные подводники, как Герой Советского Союза капитан 2 ранга Лисин С. П., капитан 1 ранга Матиясевич А. М., капитан 1 ранга Тамман В. Ф. — тактика подводных лодок. Капитаны 1 ранга Лонцих Л. А. и Доронин — авторы учебника по торпедной стрельбе ПЛ. Автор учебника «Теория управления подводными лодками» капитан 1 ранга Игнатъев С. П. В небольшой по размерам книжке всё было изложено настолько доходчиво и просто, что диву даёшься.

Но были и затруднения. К моменту начала занятий в ВМФ был издан приказ о засекречивании всей документации, касающейся подводных лодок. Засекречены были все учебники, хотя до этого много лет они были открытыми. Засекречена была документация даже по ПЛ IX серии, проект которых был закуплен ещё до войны в Германии. Такое засекречивание всего и вся, по-моему, больше приносило вреда нам же самим.

Это пребывание в Ленинграде полезно было нам и тем, что немного приучило нас к самостоятельной жизни. Ведь до этого семь лет мы находились на полном государственном обеспечении. Никаких тебе забот о жилье, питании, одежде и прочих бытовых расходах.

По окончании Училища до вступления в назначенные должности мы получали деньги как командиры групп на корабле. Уж не

помню сколько, что-то около 1200 рублей. И теперь надо было приучаться жить на эти суммы нам в Ленинграде. Питание, жильё, бытовое обслуживание — всё из своего кармана. Привыкать к такому порядку жизни было не очень просто, но пришлось.

15 января 1953 года закончилась наша учёба, получили свидетельства об окончании (я — с отличием). Настала пора отправляться к местам назначения. А это означает — расставание с Ленинградом. За шесть лет этот замечательный город стал нам родным. Когда теперь увидимся?

Вспоминалось всё, связанное с ним. В конце июля 1946 года, когда мы поступали в ЛВМПУ, в Ленинград с визитом прибыли корабли королевского флота Великобритании. Авианосец стоял в Кронштадте, а эсминец — на Неве у моста Лейтенанта Шмидта. Впервые мы увидели «морскую полицию» в беретах с помпончиками и в гетрах. Удивление вызывали резиновые дубинки, которыми они, не стесняясь, «обрабатывали» матросов эсминца при каком-либо нарушении дисциплины, как правило, это было нетрезвое состояние.

Прошёл всего год после окончания Великой Отечественной войны, город ещё не успел как следует оправиться после варварских бомбардировок и артиллерийских обстрелов. На многих улицах зияли разбитые здания. У нас, на Лермонтовском проспекте, недалеко от Училища находился обрушенный шестиэтажный дом. А так как мы в течение месяца занимались хозяйственным обеспечением училища в роли грузчиков и рабочих, то смогли увидеть и то, что осталось от прекрасных пригородов — Петергоф, Петродворец, Гатчина и так далее.

Для меня, белоруса, видевшего, что осталось от родного города Кричева и столицы Белоруссии Минска, в котором пришлось провести пару суток с 3 по 5 августа 1944 года, эти картины были не сказать, чтоб привычные, но не новость. А вот на приехавших из центра России это производило ошеломляющее впечатление. И вот на наших глазах в течение шести лет город приводил себя в порядок.

К началу 1953 года, когда мы прощались с любимым Ленинградом, почти все повреждённые здания были восстановлены. Вовсю велись восстановительные и реставрационные работы в разрушенных дворцах. С самого начала учёбы в Училище курсан-

там старались привить любовь к городу, его неповторимым ансамблям и искусству. Организовывались экскурсии по памятным местам и в музеи, походы в театры. С театрами, особенно в высшем училище, была отработана система продажи билетов в кредит в счёт будущей полочки. Получали мы, правда, небольшие деньги, но учитывая тогдашние цены на билеты, нам вполне хватало на театры.

Почему-то наиболее частыми «гостями» были распределители билетов из Мариинки, Малого оперного, Александринки и театра оперетты.

Мы с Толей Хохловым были заядлыми театралами, тем более, что его родители постоянно ориентировали нас в этом направлении по части репертуара и артистов. Чаще всего мы посещали Мариинский театр, хотя он был для нас менее удобен или, как сейчас говорят, «менее комфортен». Дело в том, что там в гардероб не принимали наши курсантские палаши, с которыми мы, как старший курс, не расставались все 4 года. Приходишь на спектакль, особенно если места в партере, и с этим предметом формы одежды некуда деваться. Хорошо, если нас несколько человек.

Тогда мы палаши под кресла, один из нас в антракте «дневалит» у этого склада оружия, а остальные свободно разгуливают по фойе или в буфете. Так мы с Толей и стали любителями оперы и балета, что осталось на всю жизнь.

А артисты-то какие — Дудинская, Меркурьев, Симонов, Кедров, Орлов...

И теперь всему этому пришёл конец. Грустно. Но, как оказалось, жизнь и служба в дальнейшем сложилась так, что Питер так и остался моим родным городом.

Глава 2.

СЛУЖБА НА 33 ДИВИЗИИ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК СЕВЕРНОГО ФЛОТА

2.1. ШТУРМАН КРАСНОЗНАМЁННОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «С-104»

15 января мы отправились к местам назначения, где нас ждали и уже чертыхались — 2,5 месяца на должностях числятся люди, которые где-то учатся. А в море с кем ходить? Ведь выполнение задач боевой подготовки не останавливалось.

Наконец, мы прибыли на свою КПЛ «С-104». Мы — потому что назначены на неё были три наших выпускника: штурман — лейтенант Евдокименко А. М., минёр — лейтенант Гентцельт Е. Р. и командир рулевой группы — лейтенант Дружинин В. Л. Осенью 1952 года в целях быстрейшей подготовки офицеров-подводников были введены должности помощников командиров и командиров рулевых и торпедных групп на средних подводных лодках, что сказалось на наших назначениях.

В 1952 году все подводные лодки Северного Флота входили в состав 33-й Краснознамённой ордена Ушакова дивизии, базирующейся в г. Полярный. Дивизия состояла из трёх бригад: 1-я (161) бригада включала в себя ПЛПЛ типа «К» («Катюша») и «Л» («Ле-

нинец»), на одном из «Ленинцев» была установлена РЛС — единственная в то время на лодках Северного Флота;

2-я (162) бригада имела на вооружении ПЛПЛ типа «С» («Сталинец») IX и IX бис серии;

3-я (96) бригада насчитывала всего две ПЛ проекта 613 — «С-43» и «С-44», которым приписывалась повышенная секретность — они стояли отдельно у причала, боевые рубки и орудия закрывались чехлами. Но в течение 1953 года, когда начали в массовом порядке прибывать вновь построенные лодки, эта сверхсекретность как-то сама по себе исчезла.

Наша «С-104», как я уже говорил, входила в состав 162-й бригады. Командовал лодкой капитан 2 ранга Шишкин Виктор Николаевич, пользовавшийся большим авторитетом и уважением всего экипажа. Старшим помощником командира ПЛ был только что назначен старший лейтенант Феликс Митрофанов, у которого я принимал должность командира БЧ-1-4, помощник командира — тоже недавно назначенный старший лейтенант Игорь Денисов, у которого Женя Гентцельт принимал дела командира БЧ-2-3. Командиром электромеханической боевой части (БЧ-5) был старший лейтенант Георгий Буйнов, и фельдшер — лейтенант медицинской службы Валентин Евдокимов. Таким образом, наша КПЛ «С-104» была кораблём лейтенантов и старших лейтенантов.

Феликс Митрофанов любил службу на подводной лодке и отдавался ей всецело, отличался своей эрудированностью, не курил, спиртного не принимал вообще. Он и командир БЧ-5 Георгий Буйнов, которого мы звали просто Жорой, были для нас образцом офицера-подводника. Отношения между офицерами экипажа были дружескими. И в то же время наши старшие лейтенанты постоянно учили нас и ненавязчиво, мягко воспитывали.

Кредо Феликса было твёрдым: экипаж лодки — одна сплочённая семья. Все возникающие в процессе службы и жизни вопросы необходимо решать со мною, не стесняясь, чтобы не загружать излишними заботами командира лодки. Каждый офицер ПЛ отвечает не только за свою группу и боевую часть, но за всё, что происходит на корабле и в экипаже.

Заметив любой беспорядок, немедленно принимайте меры по его ликвидации, независимо от того, чьи подчинённые за это отвечают. Лично для меня эти установки стали законом на всю дальнейшую службу, какие бы должности я ни занимал.

При выходах в море в кают-компании обстановка была очень дружественной. В течение обеда или ужина завязывались, как правило, с подачи старпома или командира БЧ-5, обсуждения интересных вопросов и дискуссии на различные темы. Высказываемые мнения не подавлялись, возникали споры, иногда продолжавшиеся и после окончания обеда.

При этом командир ПЛ Виктор Николаевич, сидящий во главе стола, с полуулыбкой наблюдал за этим процессом, постукивая вилкой или ложкой о край стола, как бы поощряя спорщиков, выступая в роли своеобразного арбитра. Об этой особенности нашей кают-компании было известно на бригаде и поэтому офицеры штаба стремились выходить в море на «С-104», что не вызывало у нас большого энтузиазма по многим причинам.

2.2. НЕКОТОРЫЕ ЭПИЗОДЫ ИЗ ИСТОРИИ КПЛ «С-104»

Принимая нас в состав экипажа, Феликс Митрофанов прежде всего ознакомил с историей корабля и ввёл в курс текущих событий и предстоящих задач.

Подводная лодка «С-104», вступив в состав ВМФ в 1942 году, прибыла на СФ в сорок третьем и имела богатую историю. На её рубке красовалась звезда с цифрой шесть в центре, что означало шесть потопленных кораблей немцев.

20 июня 1944 года под командованием капитана 3 ранга Тураева А. В. атаковала вражеский конвой «АС-7492» и одним торпедным залпом уничтожила три вражеских корабля: транспорт, противолодочный корабль «UJ-1209» и тральщик.

7 ноября 1944 года комсомольской организации ПЛ была вручена Почётная грамота ЦК ВЛКСМ. За все шесть побед подводная лодка была награждена орденом Боевого Красного Знамени.

В 1952 году «С-104» вышла из очередного ремонта и приступила к отработке задач боевой подготовки. Для отработки курсовой задачи № 1 «Организация службы и слаженность работы личного состава» она была выведена на якорную стоянку в губу Оленья. Всему экипажу, особенно молодым офицерам, очень хотелось

провести пробное погружение. Командир ПЛ не выдержал давления, да и самому, видимо, не терпелось. Решили провести это мероприятие, стоя на якоре. Для так называемого «обеспечения» спустили на воду двухвесельную лодочную шлюпку («тузик»).

В неё перешёл Феликс Митрофанов, а о дальнейшем он рассказывал так: «Сижу в шлюпке, лодка что-то долго не погружается, поэтому бросательный конец закрепил на леерной антенне и соединил его с носовым фалинем тузика. Проходит не менее получаса, и вдруг лодка быстро пошла вниз.

Бросательный конец сучится в руках, затем фалинь. Ну, думаю, конец, сейчас тузик утянет под воду. Но обошлось, тузик замер на месте. То, что шлюпка в итоге оказалась прямо над погружившейся лодкой, не сразу дошло до меня. Вдруг из-под воды быстро появляется рубка всплывающей лодки, леерная антенна выскакивает из-под ставшего дыбом тузика, я автоматически хватаюсь за нее и через мгновение оказываюсь висящим, как сосиска, над палубой.

Посмотрел вниз — там 100-мм пушка, страшно руки отпускать. В это время командир ПЛ, отдраив верхний рубочный люк, вышел на мостик, и первое, что он увидел за стеклом ограждения рубки — перекошенное от страха лицо своего штурмана. А я, увидев в свою очередь удивлённое лицо командира, забыв про всё, разжал пальцы и грохнулся на палубу, но упал удачно, ничего не повредив. Все довольны, да ещё есть возможность посмеяться».

Но забыли при этом, что есть на флоте служба наблюдения и связи. Пост СНИС, расположенный в г. Оленья, немедленно донес оперативному дежурному флота о погружении стоящей в губе ПЛ. Реакция соответствующая — видимо, авария — тревога силам АСС и так далее. Но, получив доклад с поста о всплытии лодки, командование приняло уже другие меры. Не прошло и часа после этого «пробного погружения», как в губу Оленья влетает катер с комиссией соответствующего штаба на борту. А далее столь же соответствующий разбор с раздачей «всем сёстрам по серьгам».

Перед началом отработки задачи № 3 ПЛ должна выполнить организационные торпедные стрельбы — выйти в соответствующий полигон и прострелять все торпедные аппараты практическими торпедами, снаряжёнными, как болванки. Полигон расположен в губе Грязная Кольского залива. «С-104» вышла для

выполнения этих стрельб в обеспечении лёгкого катера с плавбазы «Печора». Успешно выполнив стрельбы, при возвращении в Полярный командир ПЛ решил помочь обеспечивающему катеру, взяв его на буксир.

Всё прекрасно, идут под дизелем в Полярный, на буксире катерок с экипажем из двух человек.

Катер вилял, вилял, идя на буксире, и вдруг при очередном вилянии чересчур отклонился в сторону, буксирный трос рванул его, он боком зачерпнул воды, опрокинулся и затонул. На поверхности воды только головы катерной команды.

Естественно: «Человек за бортом!»

К счастью, людей из воды выловили без последствий для здоровья. Но опять комиссия, разбор и соответствующие выводы.

И вот «С-104» вышла в море для отработки задачи № 3. Один из элементов задачи — артиллерийские стрельбы. Для подготовки к их выполнению командир БЧ-2-3 старший лейтенант Игорь Денисов с командиром отделения комендоров при стоянке на якоре в губе Эйна выполняли калибровку снарядов к 45-мм орудию.

На ПЛ IX бис серии два орудия. Носовое 100-мм, установленное перед ограждением рубки, и кормовое 45-мм, установленное на ограждении рубки позади тумбы перископов. По заведыванию за 100-мм орудие отвечает командир отделения комендоров, за 45-мм — младший комендор матрос Бахтияров, по первому году службы. Поэтому калибровку ему не доверили. В процессе работы сделали перерыв. Командир БЧ-3 и командир отделения спустились вниз на палубу надстройки перекурить. На мостик вышел младший комендор Бахтияров и стал демонстрировать свое заведывание своему товарищу, несущему вахту, рулевому-сигнальщику Морозову (тоже по первому году службы). Поглаживая казённую часть пушки, потянул рычаг стрельбы. В казёнике оказался невытащенным калибруемый снаряд. Пушка рывкнула, пробка, закрывавшая ствол, отлетела, попала в голову Морозову и тот упал без сознания. Фельдшер Валя Евдокимов доложил командиру ПЛ о необходимости госпитализации пострадавшего. Значит, запрос в штаб и возвращение в Полярный с раненым на борту. Опять комиссия...

Вот на такой подводной лодке с такой славной историей и началась наша лейтенантская служба.

2.3. НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК IX БИС СЕРИИ

Но предварительно я хотел бы охарактеризовать сам корабль серии IX бис и условия службы подводников на нём. Водоизмещение 837 тонн, длина 77,7 метра, скорость надводная 19—20 узлов, подводная: полная 9 узлов (в течение одного часа), экономическая 2,8 узла, но к нашему времени она практически равнялась 2,0 узлам, то есть 3,6 км/ч (скорость пехоты по уставу 6 км/ч).

Рулевое управление — электрическое: нажал рулевой соответствующий кнопочный рычаг — электродвигатель с постоянной (не очень большой) скоростью перемещает рули на всплытие или погружение. Увеличить или уменьшить эту скорость не представляется возможным.

Палуба надстройки довольно широкая и представляет собой своеобразный горизонтальный руль.

Поэтому управление кораблём по глубине на самом малом ходу (2 узла) требовало от рулевого большого искусства, дифферент более 5 градусов считался аварийным, одерживать его приходилось дачей воздушных пузырей в соответствующие цистерны главного балласта.

На случай выхода из строя электрического управления рулями предусмотрено аварийное ручное. Оно представляло из себя металлический штурвал, связанный валопроводом и системой шарниров из 3-го отсека в корму для управления вертикальным и кормовыми горизонтальными рулями (КГР) (протяжённость привода почти 50 метров) и носовыми горизонтальными рулями (НГР) (привод более 20 метров). При ручном управлении боцман вращал штурвал КГР, рядом с ним командир отделения рулевых-сигнальщиков вращал штурвал НГР, младший рулевой-сигнальщик управлял вертикальным рулем (ВР). Поэтому командиры подводных лодок высоко ценили старшину команды рулевых-сигнальщиков (он же боцман), от которого зависела скрытность ПЛ при плавании на перископной глубине. Удержат заданную глубину, да ещё при волнении моря, мог только мастер своего дела. А ведь почти все торпедные атаки выполнялись, как правило, на перископной глубине.

Почти на всех лодках боцманом был главный старшина или мичман сверхсрочной службы.

Высоко ценились также инженер-механики, способные быстро и точно удифферентовать ПЛ. Наши лодки были очень чувствительны даже к небольшим изменениям загрузки дифферентовочных цистерн. На одной из лодок, насколько я помню, это была «С-15», замполит имел приличные весовые данные. Фамилии его не помню, а звали его Иван Петрович. И вот на бригаде ходят байки, мол, на «С-15» легко удифферентовываются.

Механик запрашивает: «Где Петрович?» (команда любила своего комиссара и так его звала). В ответ доклад, например: «Петрович в четвертом отсеке!». Тогда поступает команда, допустим: «Пошёл Петрович из носа в корму!»

Далее следуют доклады: «Петрович в пятом отсеке, Петрович в шестом отсеке!»

Команда: «Стоп Петрович!», и лодка окончательно удифферентована. Это, конечно, юмористические придумки, но они навеяны реальной обстановкой. Вот поэтому-то на подводных лодках любое перемещение из отсека в отсек допускается только с разрешения центрального поста (ЦП).

Характерна система доведения команд до исполнителя со стороны вахтенного офицера или вахтенного инженер-механика.

В надводном положении вахтенный офицер стоит на мостике на специальной площадке у тумбы перископов, находясь внутри круговой скобы, приваренной к этой тумбе. Козырёк мостика закрывал его лишь немного выше колен. Это улучшало возможности визуального обзора горизонта. Но, с другой стороны, как говорится, расширяло возможности воздействия на него волны и ветра. Помнится, в первые же дни несения ходовой вахты я умудрился отморозить кончик носа. От насмешек деваться было некуда.

Команды вниз, в ЦП, отдавались голосом. Вахтенный офицер стоит на площадке — это более двух метров от открытого верхнего рубочного люка, затем около двух метров между верхним и нижним рубочным люком, от нижнего рубочного люка до вахтенного ЦП ещё около метра. В ЦП при этом могут работать различные механизмы (помпа или циркуляционный насос и т. д.)

И вот вахтенный офицер, перекрывая все эти шумы и расстояния, взывает: «Внизу!» Вахтенный ЦП появляется под отверстием нижнего рубочного люка и докладывает: «Есть внизу!»

Вахтенный офицер отдаёт соответствующую команду. Вахтенный ЦП полученную команду репетует, записывает в черновой вахтенный журнал и, если требуется, передаёт по лодке или в нужный отсек. Вот здесь-то и зарыта одна из колдобин на пути молодого вахтенного офицера — надо развивать в себе так называемый «командный голос», который перебивал бы все «шумовые» помехи и держал в должном напряжении вахтенного ЦП. К сожалению, не у всех это получалось, что иногда прерывало карьеру молодого офицера, имевшего прекрасную подготовку в училище, как, например, у выпускника ВВМУ им. Фрунзе Лёни Чащина, моего хорошего товарища.

Связь центрального поста с отсеками осуществлялась по переговорным трубам. Их две — в нос и в корму. Вахтенный офицер или вахтенный инженер-механик для передачи команды сначала запрашивает в носовую переговорную трубу: «В носу!», получив ответ: «Есть первый!», «Есть второй!» — отдаёт команду, например: «Осмотреться в отсеках!». Затем запрашивает в кормовую «переговорку» тем же порядком, получает ответы от четырёх кормовых отсеков и отдаёт им ту же команду.

Доклад о выполнении команды поступает в ЦП в строгой очередности отсеков: из носа — начиная с первого, из кормы — начиная с седьмого: «Центральный!», на полученный ответ: «Есть центральный!» следует доклад: «В седьмом осмотрелись, замечаний нет!» и так все следующие отсеки.

Служба на КПЛ «С-104» для нас, молодых лейтенантов, была довольно напряжённой. Выходы в море на отработку курсовой задачи № 2, подготовка и сдача зачётов на допуск к самостоятельному управлению боевой частью и к исполнению обязанностей вахтенного офицера на ходу и при стоянке на якоре, несение различных нарядов полностью занимали наше время.

Система обучения офицерского состава на бригаде и в дивизии была поставлена толково. Много времени уделялось самостоятельной подготовке. Все системы и вооружение корабля нужно было знать наизусть и уметь самостоятельно рисовать или чертить их схемы. Детально знать устройство отсека, в котором распisan. Большую помощь в изучении устройства корабля оказывали старшины команд, многие из которых воевали на наших лодках матросами. Их воспоминания о военном времени бывали очень интересны и зачастую своеобразны.

2.4. ВОСПОМИНАНИЯ ВETERАНОВ-ПОДВОДНИКОВ

К примеру, в годы войны считалось плохой приметой, если экипаж, уходя в боевой поход, оставлял в береговой казарме образцовый порядок. Можно представить, что представлял собой кубрик береговой казармы после ухода ПЛ в поход. На выход в море каждый член экипажа брал с собой свою постель — скатанный в рулон ватный матрац с постельным бельём, одеялом и подушкой.

При возвращении ПЛ в базу её на пирсе или причале ожидала грузовая машина (обычно «студебеккер»), на который подводники загружали свои постели и затем везли их в береговую казарму. Весь личный состав, кроме корабельной вахты, строем шёл в казарму. По пути команду заводили в баню на помывку. Такой порядок сохранялся и после войны до прибытия подводных лодок новых проектов (611-й и 613-й и т. д.), на которых были штатные постели для всего экипажа на самом корабле. Менялось только постельное белье.

Возвратившемуся из боевого похода экипажу предоставлялся двухсуточный отдых. Фронтные сто грамм в море не выдавали, а за 30 дней они накапливались на берегу. Вот команды и отдыхали соответствующим образом, восстанавливая свои силы и снимая накопившийся психологический стресс.

Как рассказывал старшина команды электриков нашей лодки мичман Шахов И. М., провоевавший всю войну на ПЛ «Щ-404», собирались группами — матросы, командиры отделений, старшины команд, офицеры, командиры кораблей. Через двое суток экипаж прибывал на лодку, проводил планово-предупредительный ремонт (ППР) и готовился к новому боевому походу.

Мичман Шахов И. М. вспоминал некоторые боевые эпизоды из деятельности ПЛ «Щ-404», которой командовал капитан 3 ранга Иванов В. А. (он был преподавателем в нашем училище, и нам было очень интересно узнавать о его боевой деятельности).

В одном из боевых походов командир ПЛ обнаружил и вышел в торпедную атаку по танкеру немцев. Но командир БЧ-3 проявил трусость и выпустил торпеды из кормовых торпедных аппаратов вместо носовых. Командующий флотом вице-адмирал Арсений Головкин всегда лично встречал возвращавшиеся с моря подвод-

ные лодки. На этот раз, встречая, показывал на небо (была объявлена воздушная тревога), говорил командиру ПЛ:

«Слышишь? Тебе привет передают!»

Командир понял намёк, опустил повинно голову. А вот старпом — нет, и в ответ: «Спасибо, товарищ командующий!», чем навлёк поток насмешек в свой адрес.

Зато в следующем походе «Щ-404» потопила крупный транспорт на подходе к Киркенесу. Командир ПЛ всё удивлялся, почему он так долго тонул? Оказалось, транспорт вёз зимнее обмундирование для горных егерей, воевавших в Заполярье. Они его и лишились, оставшись на зиму без 50 тысяч полушубков, которые и препятствовали быстрому погружению транспорта.

2.5. НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ НАВИГАЦИОННЫХ ПРИБОРОВ «С-104». СДАЧА ЗАДАЧИ № 2

Возвращаясь к февралю-марту 1953 года, скажу, что, несмотря на большую нагрузку, а может быть и благодаря ей, настроение, моральный дух нашей молодой лейтенантской тройки был прекрасным. Мы сдали вовремя все положенные зачёты. Частые выходы в море не давали возможности расслабляться. В редкие периоды пребывания в базе мы иногда собирались у Жени Гентцельта.

Он с женой и сыном временно проживали в комнате командира БЧ-2-3 соседней ПЛ старшего лейтенанта Пуссе (подпольная кличка «Пусс»). Оригинальная личность. О нём в нашей офицерской среде ходило множество легенд. Чего стоило только его охотничье ружьё «Оленбой» — ствол был такой длины, что не помещался даже в платяном шкафу, где его Пусс размещал. Поэтому в крыше шкафа была прорезана специальная дыра. Женья обладал хорошим голосом (в училище он был ротным запевалой), играл на гитаре. Мы вместе пели, немножко выпивали для «настроения». А так всецело отдавались службе.

Надо сказать, что наши командиры-наставники не только строко спрашивали, но и доверяли.

Однажды мы почти двое суток работали в полигонах боевой подготовки, в том числе и в последнюю ночь с летающей лодкой «Каталина». Вернулись на якорную стоянку в губу Ура где-то около 4—5 часов утра, а в 7 часов уже должны были выходить в Мотовский залив на мерную милю.

Вышли мы из Ура-губы, командир и говорит мне, стоявшему вахтенным офицером: «Штурман, ведите лодку в центр полигона, там застопорите ход и ляжете в дрейф до 12.00. В 12.00 разбудить всех».

Можно себе представить, как я отнёсся к такому доверию. Всё выполнил в точности и помню этот эпизод до сегодняшнего дня.

Важнейшей проблемой в службе было налаживание взаимоотношения с подчинёнными. У меня с этим проблем не возникало. Я не страдал ни высокомерием, ни склонностью к панибратству. Образцом для меня были взаимоотношения офицеров с подчинёнными на ПЛ «С-102» во время стажировки и теперь на «С-104».

При стоянке на якоре в летнее время, особенно ночью, будучи вахтенным офицером, постоянно беседуешь с вахтенным сигнальщиком на различные темы. Они буквально раскрываются перед тобой — рассказывают о своей жизни, мечтах, и это сближает необыкновенно.

Командующий флотом адмирал Чабаненко А. Т. считал своим долгом выйти в море при отработке задачи № 2 с каждым командиром ПЛ. Правда, лодок на флоте было не так уж и много — около двух десятков, а боеготовых и плавающих и того меньше. Но всё же для комфлота эта была большая нагрузка.

Выходил он и на нашей «С-104». Но я в том походе не участвовал. Дело в том, что на нашей лодке стоял гирокомпас «Курс», отработавший все сроки службы. Запчастей для него уже не выпускали. Выпускались запчасти для гирокомпаса «Курс-3», которые наш штурманский электрик старшина 2-й статьи Стрельников затем умудрялся как-то «модернизировать» под простой «Курс».

Кроме того, на лодке имелся вертушечный лаг, на вертушку которого постоянно что-либо накручивалось. Для приведения в рабочее состояние приходилось эту вертушку вынимать, очищать и вновь устанавливать в рабочее положение. А дело это небезопасное, необходимо соблюдать особую осторожность. Всем нам были памяты трагические события на ПЛ «Б-20» под командованием капитана 2 ранга Таммана В. Ф. Тогда по неосторожности

при установке вертушки лага был затоплен первый отсек и лодка упала на грунт. Спасло то, что глубина была сто метров, и экипаж сумел, устранив неполадку, всплыть.

При любой неисправности навигационных приборов нужно было добираться в Росту, в отдел гидрографической службы флота, добывать там запчасти и везти их в Полярный. Эта операция занимала не менее суток. Сообщение с Мурманском обеспечивало маленькое тихоходное судёнышко «Тулома», ходившее два раза в сутки — утром и вечером. Переход из Полярного в Мурманск занимал четыре часа, в Североморск — два часа. Мы с Владиком Дружининым периодически путешествовали в Росту и обратно, соблюдая очерёдность. В очередную такую поездку, которая выпала на мою долю, и выходил Командующий СФ в море на нашей «С-104».

Я, конечно, расстроился, но на мою долю пришёлся выход в море с командиром нашей дивизии контр-адмиралом Поликарповым И. А., который проэкзаменовал меня по знанию Ура-губы. Ответом, вроде, был удовлетворен.

Задачу № 2 в море у нас принимал командир бригады капитан 2 ранга Кудряшов Геннадий Тимофеевич. Остался очень доволен, особенно отработкой учения по борьбе за живучесть ПЛ. Экипаж в полной темноте управлял лодкой в подводном положении (я выше описывал, как это происходит с рулями «вручную»), а электрики при этом на ощупь ликвидировали неисправность аккумуляторной батареи.

В заключение, при возвращении в базу проверялись мои знания ПСП (Правила Совместного Плавания) как вахтенного офицера. Все вводные комбрига я выполнил как надо.

При команде: «Конус!» дал «Оба полный назад!», а вот по вводной: «Следовать дальше!» скомандовал: «Оба — малый вперёд!», чем вызвал смех, но больше с юмором (надо было скомандовать: «Товсь дизель!»).

Так что мы задачу № 2 сдали на «отлично». И на этом в апреле 1953 года закончилась наша совместная служба с капитаном 2 ранга Шишкиным Виктором Николаевичем.

Он был назначен командиром новой большой подводной лодки 611-го проекта. Впоследствии он вырос до начальника Управления боевой подготовки штаба СФ и в звании контр-адмирал уволен в запас по достижении соответствующего возраста.

2.6. СМЕНА КОМАНДИРА.

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ОСВОЕНИЯ ПУНКТОВ БАЗИРОВАНИЯ

Вместо него командиром КПЛ «С-104» был назначен капитан 3 ранга Фионов. Это был человек несколько иного склада, чем Шишкин В. Н. И это был первый урок для меня, как непросто складываются взаимоотношения в экипаже. Нового командира встретило, я бы сказал, какое-то предубеждение, особенно со стороны старпома и командира БЧ-5, прослуживших более двух лет под командованием Виктора Николаевича Шишкина. Выражалось это неявно, но мы, молодые лейтенанты, это чувствовали и тоже поддавались каким-то негативным тенденциям. Ситуация разрядилась сама собой. Через два с половиной месяца все наши старлеи были назначены на вновь строящиеся лодки.

В то время, в преддверии массового поступления вновь построенных подводных лодок 611-го и 613-го проектов, на флоте было принято решение о так называемом «освоении новых пунктов базирования». Это начинание, вернее, сам термин, вызвал у офицеров-подводников большой интерес. Мы интенсивно готовились к выходу в пункт нового «маневренного базирования» Грими-ху или, как тогда называли, в Йоканьгу.

Сбор-поход был запланирован на июнь месяц.

В первых числах июня пять или шесть подводных лодок 33-й дивизии из 1-й и 2-й бригад во главе с командиром дивизии, следовавшим на плавбазе «Печора», пришли на Йоканьгский рейд, стали на якоря, и началась обычная боевая подготовка. Утром — выход в полигоны, отработка задач боевой подготовки. Вечером — возвращение на рейд. В основном отрабатывались элементы задачи № 3, то есть, торпедные стрельбы.

Для нашей «С-104» этот поход начался не совсем обычно. Сначала мы должны были удалиться от берега на приличное расстояние, а затем через 1—2 суток подойти к побережью в районе острова Харлов и следовать в Йоканьгу. На переходе отрабатывать задачи боевой подготовки, погружения и всплытия.

На лодках IX бис серии для определения своего места имелся переносной репитер гирокомпаса, который при всплытии выносился из рубки и устанавливался в соответствующее гнездо.

Командир ПЛ особенно налегал на отработку вахтенными офицерами способов определения места ПЛ.

Вахтенные офицеры лейтенанты Гентцельт и Дружинин то и дело вылезают на мостик и всё время таскают с собой этот несчастный выносной репитер гирокомпаса. Мы подходим к берегу. Уже видим остров Харлов. И в этот момент при очередном выносе они умудряются вывести из строя репитер, повредив его кабель.

Небо хмурое, солнца не видно.

Виден берег, остров Харлов с маяком, а пеленг взять нечем.

Выносной репитер не работает, перископ на ПЛ нашего проекта при работающем дизеле поднимать нельзя. Может выйти из строя его оптика под воздействием вибрации корпуса корабля. Командир ПЛ требует доложить место, а у меня...

И здесь на помощь приходит старпом Ф. Митрофанов. Предлагает с помощью секстанта по высоте острова Харлов и маяка определять дистанцию и методом «крюйс-дистанции», по аналогии с крюйс-пеленгом, определить место ПЛ. Попробовали — получилось, место определено, конфликт исчерпан.

«Освоение пункта маневренного базирования» запомнилось двумя эпизодами. Первый связан с выходом в море с Командующим СФ на борту. Адмирал Чабаненко Андрей Трофимович выходил на каждой ПЛ сбор-похода при отработке задачи № 3, в том числе и на нашей «С-104». На этом выходе он снискал к себе большое уважение всего экипажа своим ненавязчивым и, я бы сказал, отеческим, мягким отношением к людям.

При этом не обошлось без курьёзов. В день выхода в море стояла ясная солнечная погода, полный штиль. Воздух хорошо прогрелся над сопками, и ветром его выносило в море. Но вода-то ещё была достаточно холодной. Основным видом торпедных атак были перископные. И вот командир поднимает перископ, обнаруживает цель, пеленгует, замеряет дистанцию, а в это время тёплый воздух обволакивает головку перископа, и оптика быстренько запотеваает, видимости нет. К такому положению можно приспособиться, но ведь ещё надо понять, в чём дело. Командир нервничает, а при Командующем голос не повысишь.

Перископ — заведывание БЧ-1. Мы с штурманским электриком несколько раз меняли силикагель (поглотитель влаги в трубе перископа), но это мало помогало. В конце концов, приспособились

к этому явлению и задачу выполнили, командующий остался доволен.

Второй случай был иного рода. В то время в Йоканьге было только два пункта, где проживали люди: посёлок Гремиха, состоящий из нескольких финских домиков. Он обозначался, как Йоканьгский гидрорайон, возглавляемый начальником в ранге капитана 3 ранга. Там же имелся небольшой причал. И рыбацкий посёлок Йоканьга, расположенный на берегу реки того же названия несколько выше её устья. Для освоения района был запланирован штурманский поход с целью изучения особенностей береговой черты.

Если бы начальники знали, как он закончится, они бы даже не заикались о его выполнении. Где-то в середине месяца на плавбазе «Печора» были собраны штурманы и командиры рулевых групп со всех ПЛ. Во главе с флагманским штурманом дивизии капитаном 2 ранга Петренко, флагштурманами 1-й бригады капитаном 3 ранга Резниковским и 2-й бригады капитаном 3 ранга Георгием Филипповым мы погрузились на рейдовый катер типа «Ярославец», только что поступивший в дивизию с завода, и отправились к причалу посёлка Гремиха.

Там приняли на борт начальника гидрорайона, фамилию которого, к сожалению, не запомнил.

И вот начался наш ознакомительный поход. На носу катера, как своеобразная статуя, разместился наш гид — начальник гидрорайона. По бокам его — наши флагманские руководители и затем группа из двух десятков лейтенантов, старших лейтенантов и капитан-лейтенантов. Катер идёт вдоль побережья, наш гид просвещает нас по поводу бухт, бухточек, островов, примечательных мест, навигационных опасностей и так далее. Надо заметить, что заветной целью участников похода был посёлок Йоканьга, а в нём магазин, где для рыбаков и особенно ненцев-оленеводов в достаточном количестве продавалась водочная продукция.

Мы заходим в устье реки Йоканьга и продвигаемся вверх по её руслу к заветному посёлку. Справа от нас к левому берегу прижалась группа мотоботов местного рыбхоза. Гид гордо вещает о глубинах реки, течении (оно действительно довольно быстрое). Затем произносит вещие слова: «При следовании по реке нужно придерживаться левого берега (а мы бодро движемся посередине реки),

так как в середине реки имеются навигационные опасности в виде камней...»

И в это время наш катер вздрагивает и влезает на крупный камень. Автоматически начальник гидрорайона восклицает: «Вот он!»

Далее немая сцена.

Мы смотрим за борт — действительно громадный камень, обросший зелёными водорослями, и в центре его, как в доке, уютно устроился наш катер. Течение реки очень быстрое, и такое впечатление, что мы медленно осыхаем на этом камне.

Наши флагмана схватились за футштоки и пытаются столкнуть катер с камня. А экскурсанты в лёжку — хохот невероятный, что вызвало бурную реакцию начальства, обвинившего нас в отсутствии патриотизма и сочувствия общей беде. Это всё продолжалось минут пятнадцать.

Затем видим, как от группы мотоботов медленно отделяется один. Подходит к нашему борту. На палубу выходит колоссальных размеров рыбацка и бросает нам чалку. Через несколько минут мы уже стоим в группе мотоботов. Уходить сразу нельзя — повреждён штуртрос руля. На ремонт уходит около часа.

Поблагодарив рыбаков-спасателей, мы, не солоно хлебавши, так и не увидев ненцев-оленоводов, с позором удалились восвояси — к плавбазе «Печора».

На переходе с нас взяли торжественное обещание «молчать, как рыба об лёд», что мы и постарались выполнить. Кому же хочется позориться и подвергаться насмешкам? Но через день меня вызвал командир ПЛ и спрашивает, почему я ничего не доложил о случившемся ЧП. Неразборчиво пробормотал что-то о вышестоящем начальстве и был отпущен с миром. В конце июня мы возвратились со сбор-похода в Полярный.

На лодке взаимоотношения с новым командиром приобретали всё более конфронтационный характер. Да, это большая проблема для командира, принявшего корабль от своего предшественника, которого в течение нескольких лет экипаж чуть ли не боготворил. Всё в нём — новом начальнике — казалось не так. Тем более, что подчинённые относительно молоды, не имеют достаточного жизненного опыта.

Казалось, конфликта не избежать. Но жизнь распорядилась по-своему и расставила всё по местам.

2.7. ОТПУСК. СМЕНА ОФИЦЕРОВ. ВМЕСТО МОРЯ — СРЗ-10. СТРОИТЕЛЬСТВО ВОДОВОДА

По возвращении мне предложили отправиться в отпуск, что было для меня неожиданно — отпуск в июле—августе. Но, осознав ситуацию, с радостью оформился и вперед — на юг в Ленинград, Минск и далее к Римуле в Ейск на берегу Азовского моря. Несколько омрачала положение одна деталь. Готовясь к месячному плаванью, мы с Владиком Дружининым постриглись наголо, чтобы дать «отдохнуть» волосам. Об отпуске тогда не было и речи. За месяц на голове отросла лишь небольшая щеточка размером около сантиметра.

Ну да ладно, все же отпуск, и так сойдет. Собралось нас, отпускников, в дивизии человек пять или шесть, и мы двинулись в Мурманск. Билеты достали, хотя и с трудом. Ехали весело, ходили по поезду друг к другу в одних тельняшках — лето, жарковато в форме. При этом, в одних местах нас встречали как самых близких друзей, а в других как-то сторонились. Я на это внимания не обратил, а друзья мои начали посмеиваться. И только в Ленинграде, когда разъезжались каждый в свою сторону, они со смехом мне говорят — знаешь, недавно объявлена амнистия. Бывшие зэки, амнистированные, принимали тебя за своего, а другие — опасались. И всему виной моя «прическа». Отпуск прошел нормально и в Минске, и в Ейске.

Возвратившись к сентябрю из отпуска, я застал на корабле совершенно другую обстановку, чем перед отъездом. Старпом, помощник командира, командир БЧ-5, командир рулевой группы ушли на строящиеся лодки. Новый старпом Борис Нютенко тоже пробыл недолго и к началу октября ушёл в том же направлении. Остались на «С-104»: командир капитан 3 ранга Фионов, штурман — лейтенант Евдокименко, фельдшер — лейтенант Евдокимов, и пришёл новый командир БЧ-5 старший лейтенант Глухов Гений Петрович.

Но главное было в другом. Командованием ВМФ было принято решение перевести в 1954 году Северным морским путем на Тихоокеанский Флот ряд подводных лодок IX бис серии. В числе этих ПЛ была и «С-104». Для подготовки к переходу лодки поставили в Пала-губу на СРЗ-10. Совершенно изменилось направление подготовки экипажа.

В это время в г. Полярном начал ощущаться недостаток пресной питьевой воды. Город рос, намечалось поступление большого количества новых кораблей, и озеро, из которого поступала пресная вода, уже не справлялось с уровнем расхода. Оно начало осыхать, что могло привести к крупным неприятностям в дальнейшем. Выход состоял в том, чтобы подсоединить к водоснабжению систему других озёр, которые имелись вокруг в сопках. Для этого необходимо было построить, вернее, прорыть соединяющий их канал. Работа трудоёмкая, в основном опирающаяся на ручной труд, и в то же время срочная — необходимо было завершить её до наступления зимних холодов, практически за два—три месяца.

Всем партийно-политическим аппаратом базы и флота была проделана соответствующая идеологическая подготовительная работа, и стройка началась. Вот я прямо из отпуска и включился вместе со всем экипажем в этот героический трудовой подвиг. На работы направлялись всем экипажем, как правило, во главе с командиром. Не помню уж, с какой частотой — то ли через два дня на третий, то ли через три дня на четвёртый. Но так получалось, что я лично участвовал в каждом походе. При этом требовалось не столько руководство, сколько личное участие в этой тяжёлой работе, связанной с тасканием валунов различных калибров со дна канала на довольно приличную высоту его берегов. Во время этих работ я понял, что ничто так не сплачивает матросов, старшин экипажа, как тяжёлая работа совместно с офицерским составом. Нас, офицеров, правда, было немного — два, максимум три человека, но главное — мы работали наравне со всеми. Этот опыт очень пригодился мне в дальнейшей службе и нередко помогал выходить из нелёгких положений.

2.8. ВРИО ФЛАГШТУРМАНА БРИГАДЫ И ПОМОЩНИК КОМАНДИРА КПЛ «С-104»

В октябре ушёл в отпуск флагманский штурман бригады капитан 3 ранга Г. Филиппов, а меня оставил за себя, чему я немало удивился.



ВрИО флагштурмана бригады

Два обстоятельства несколько осложняли моё положение. На флот поступили новые Правила Совместного Плавания (ПСП). Начальник штаба бригады капитан 2 ранга Гришин Фёдор Никитович запланировал прием зачётов по знанию ПСП у всех офицеров штаба, включая меня как ВрИО флагштура. Самого зачёта я не страшился — молодой лейтенант, недавно из училища, к сдаче экзаменов и зачётов навыки ещё не потерял. Да и ПСП я знал, как свои пять пальцев. А вот сдавать зачёты в такой компании, как флагманские специалисты бригады, имеющие большой опыт службы и звания не ниже капитана 3 ранга, мне, лейтенанту, было как-то не с руки. Я чувствовал, что могу попасть в неловкое положение.

Так оно и вышло.

Многим флагспециалистам это ПСП мало было нужно для службы, разве флагсвязисту. Поэтому инициативы в ответах не проявляли. А НШ, как нарочно, возможно, и умышленно, чаще

всего обращал взоры и вопросы на меня. Я добросовестно отвечал, а он всё приговаривал: «Вот так надо знать, как флагштурман!»

Мне становилось всё более неловко, а под конец я и вовсе расстроился, считая, что флагспециалисты затаят обиду. Но и здесь я ошибся. Эти, как я уже говорил, опытные, много повидавшие на службе офицеры относились ко всему с философским спокойствием и даже с юмором. Позднее я сам понял — кому как не вахтенному офицеру корабля нужно знать ПСП наизубок. А я и был штурманом и вахтенным офицером КПЛ «С-104», а не флагспециалистом.

Второй казус связан с приёмкой в состав бригады новой подводной лодки.

Летом 1953 года началось «массовое», если можно так выразиться, поступление из постройки подводных лодок проекта 613. Все они направлялись в 3-ю бригаду. К имевшимся «С-43» и «С-44» прибавились «С-46», «С-142», «С-143», «С-147», «С-152» и «С-155».

К исходу года очередь дошла и до нашей 2-й бригады. Тем более, что часть ПЛ из её состава направлялась на Тихий океан. Первой в конце ноября поступила «С-80» — головная ПЛ 613-го проекта, прибывшая из Баку. Как на головной, на ней испытывались и вводились различные усовершенствования, устранявшие выявляющиеся в ходе испытаний недостатки. Поэтому пришла она на флот позже многих серийных ПЛ.

По прибытии, как полагается, лодку в состав бригады принимает её штаб. Проверяется состояние лодки и подготовка личного состава экипажа. Особенностью этой приёмки было то обстоятельство, что, во-первых, новые лодки в состав бригады не поступали со времён окончания войны. Во-вторых, принималась лодка нового проекта. Поэтому штаб в своей работе проявил особое внимание и строгость.

Флагманы штаба бригады, как я уже не раз говорил, были специалистами высокого класса.

Я впервые участвовал в таком мероприятии. Опыта работы в составе приёмной комиссии не имел. Мне было всё в новинку. Это тебе не приём курсовой задачи. Впечатление по итогам работы у меня получилось двойственное. С одной стороны, я увидел высокий класс работы штаба. Всё было, если можно так выразиться, вывернуто наизнанку.

А с другой стороны — было очень жаль экипаж, вернее, его офицерский состав. Если командир ПЛ капитан 2 ранга Шума-

ков В. П. и старпом капитан 3 ранга Востряков И. В., подводники с солидным опытом службы, не смогли скрыть своего огорчения итогами приёмки, то что же говорить о молодых командирах боевых частей и групп. Я впервые видел офицеров-подводников такими растерянно-подавленными, с какими-то будто посережними лицами. Тем более, что и я был причастен к произошедшему, как член комиссии. Да и часть офицеров лодки были мне хорошо знакомы. Со штурманом мы вместе учились в КУОППе после выпуска из училища. Командир торпедной группы Женя Чернов — выпускник нашего училища 1953 года. Это потом он станет моим товарищем по 3-й дивизии, вице-адмиралом, Героем Советского Союза, а тогда...

Командир бригады подвёл итоги, сделал строгие выводы, поставил срок для устранения выявленных недочётов и недоделок. В дальнейшей работе с экипажем ПЛ «С-80» я участия не принимал. Прибыл из отпуска штатный флагманский штурман бригады, и я полностью переключился на работу в своём экипаже. Но урок я получил наглядный, намотав себе на ус, что и как надо готовить при подготовке корабля к вступлению в новое соединение.

Кроме того, с этого времени я перешёл на новую ступеньку служебной лестницы. 31 октября я был назначен помощником командира КПЛ «С-104», о чем я, кстати, узнал только 20 декабря, когда расписывался в денежной ведомости. В связи с подготовкой корабля к переходу на ТОФ весь офицерский состав переходящих лодок был отправлен в отпуск за 1953 год и с началом нового года — за 1954 год. На «С-104», как уже использовавшие отпуск в текущем году, остались: командир ПЛ, я в качестве старпома, помощника, командира БЧ-1-4 и командира БЧ-2-3, и командир БЧ-5 ст. лейтенант Гена Глухов. Вдобавок ко всему, командир нашей ПЛ был назначен ВрИО НШ бригады в связи с уходом капитана 2 ранга Гришина Ф. Н. в отпуск.

Так и покатило время: утром переход экипажа из казармы на завод, работа в течение дня согласно суточному плану. В 17.30 доклад командиру ПЛ в кабинете НШ бригады о выполнении запланированных мероприятий, утверждение суточного плана и других документов на следующие сутки и где-то около 20.00 можно приступить, как говорил наш командир, «к действиям по личному плану».

И приблизительно в таком духе мы работали вместе с Геней Глуховым до 20 марта, когда весь офицерский состав ПЛ «С-104» прибыл из отпуска. Единственное, что меня иногда возмущало — это большие задержки по времени при перемещении нас с Геней из ПКЗ на завод. На всем пути его постоянно окликали: «Здорово, Гена! Как дела?» И начинался непродолжительный, но обстоятельный разговор. У меня создавалось впечатление, что Гена знает всех жителей Полярного. Нередко я его спрашивал: «А кто это такой?» В ответ: «А я не знаю». Вот такой был у меня друг-товарищ.

Пребывание в ремонте на заводе требует особого внимания к организации вахтенной службы на ПЛ. Иначе можно получить большие неприятности. Вот пример. Приходит как-то вечером наш командир БЧ-5 Гена Глухов, хохочет и рассказывает о происшедшем на ПЛ «С-101». Она только что вышла из СРЗ-10 в Пала-губе и стоит в Полярном у причала № 1. Рабочие завода, закончив последние работы в 1-м отсеке, поставили его на проверку герметичности, создав в нем давление 0,5 кг/кв. см. Была сделана соответствующая запись в черновом вахтенном журнале. Но записи в нем ведутся непрерывно, и при смене вахтенного ЦП эта запись замечена не была. А сменяющийся вахтенный заступающего не предупредил о созданном давлении в 1-м отсеке.

Вновь заступивший вахтенный в положенное время, в соответствии с инструкцией, пошел осматривать отсеки лодки. Ничего не подозревая, отдраил кремальер переборочной двери в 1-й (надутый воздухом) отсек. Клиноватая защелка, не выдержав давления, соскочила. Переборочная дверь со страшной силой, отбросив вахтенного с переломанной рукой, ударила торпедный автомат стрельбы «ТАС-Л2», превратив его в некое подобие вопросительного знака. Сжатый воздух устремился во 2-й отсек. Так как объем первого отсека достаточно большой, то этот воздушный «выстрел» прошелся по всему кораблю.

Во 2-м отсеке (кают-компания) на столе стояла бутылка, которая «засветила» в лоб переходящему из 3-го во 2-й отсек матросу. Он был буквально выброшен обратно в 3-й отсек. В нарушение инструкции, переборочная дверь из 3-го в 4-й отсек была отдраенной, и воздух устремился в 4-й отсек. В это время старшина команды мотористов (мичман довольно крупных размеров) переходил из 5-го в 4-й отсек. Плоской переборочной дверью ему при-

щемило лицо. От испуга и боли он страшно завопил. Выходящего из лодки матроса «выстрелило» из тубуса верхнего рубочного люка. Куда бы он улетел — неизвестно, но его спас козырек ограждения рубки. А от травм — шапка и ватник.

Все описанные действия произошли практически одновременно. Крики пострадавших во 2-м, 3-м и 4-м отсеках слились в один общий вопль! Можно себе представить состояние остальных членов экипажа, находившихся в это время в лодке. Все это вроде смешно, но и грустно — нарушение инструкций и норм действий вахтенной службы привело к такому ЧП! Командир ПЛ капитан 3 ранга Гуляев И. И. и его старпом капитан-лейтенант Шота Абашидзе получили хорошие «фитили».

В этот период можно отметить следующие события. Как-то в середине ноября вызывает меня к себе наш командир и задаёт мне вопрос: «Что же это Вы, лейтенант Евдокименко, не докладываете мне о своих дисциплинарных проступках?»

Я, в свою очередь, удивляюсь — какие проступки?

«Так из военной комендатуры Мурманска поступил доклад о Вашем задержании в нетрезвом виде такого-то (не помню уж даты) числа».

Какой Мурманск? Какое задержание? Ничего подобного я не помню. «Идите, подумайте и мне доложите всё подробно».

Я в полной растерянности, ничего не понимаю. Но собрался с мыслями, вооружился соответствующими документами и на очередном докладе говорю своему командиру: «Как же я мог быть в Мурманске в указанное комендатурой время, если вот суточный план, который я Вам докладывал накануне с 17.30 до 18.30. «Тулома» в это время уже шла в Мурманск из Полярного. На следующий день я с 09.00 проводил занятия с личным составом. Вот план этого занятия, да и вы меня видели. «Тулома» в это время ещё из Мурманска не выходила. Так я что, по воздуху туда летал?»

Командир подумал, почесал голову и сказал: «Да, что-то тут не так, Вы правы», и отпустил меня. Вроде всё объяснилось. Но всё же комбриг не преминул при встрече подначить меня: «Что, Евдокименко, нарушаешь?», и засмеялся.

Я так бы и остался в неведении, если бы через несколько лет один из моих однокашников не напомнил мне об этом случае и не рассказал, что это мой однокашник и товарищ по службе Юра

Грибунин всё подстроил. Попросил у меня на время мое удостоверение личности, якобы свое не может найти, а внешне мы были похожи. Вот он с ним и побывал в Мурманске и в комендатуре. А я совсем забыл, что давал ему это удостоверение. Так что и друзья могут быть не совсем чистоплотными. А самого Ю. Грибунина я с тех пор не встречал.

2.9. КАК НЕ ПОГОРЕТЬ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ЗВАНИЯ «СТАРШИЙ ЛЕЙТЕНАНТ». ОКОНЧАНИЕ СЛУЖБЫ НА «С-104»

9 января 1954 года мне и моим однокашникам лейтенантам Володару Булкину и Юре Иванову было присвоено очередное воинское звание «старший лейтенант». Естественно, что в один из вечеров мы собрались отметить это событие. Команда наша жила в то время на ПКЗ. Если кто-то подумал, что это плавказарма (ПКЗ) финской постройки, на которых в дальнейшем зачастую жили наши подводники, то он глубоко ошибается. Это была трофейная (немецкая) ПКЗ небольших размеров (рассчитанная на два экипажа), построенная, видимо, ещё до войны. Единственное её удобство состояло в том, что в ней было относительно тепло, подавалась пресная вода, имелись санузлы и умывальники. Личный состав жил в кубриках, а офицеры — в четырехместных каютах, имевших тоненькие фанерные переборки с прекрасной «звукопроницаемостью».

В одной из таких кают располагался и я. Наши офицеры были в отпуске, в каюте я один. Решили собираться у меня. Пришло что-то около восьми человек. После первых тостов начались, как всегда, громкие рассказы и споры. Как известно, чем моложе офицеры, тем больше они склонны подтверждать свои аргументы повышением громкости речи. Видимо, шум был достаточный, так как в разгар празднества позвонил из проходной на территорию дивизии Гена Глухов и сообщил, что командир соседнего экипажа позвонил нашему командиру. Что он там ему сообщал — не знаю.

Но я сразу же огорошил нашу теплую компанию известием, что нас собирается навестить капитан 3 ранга Фионов. Через пять

минут моя каюта была пуста. Я выбросил мусор, отдраил иллюминатор для проветривания, разложил на столе кое-какие документы и стал ждать. Сам я спиртным не увлекался, а как хозяин помещения ещё и не успел «причаститься» как следует. Минут через пятнадцать слышу топот спускающегося по трапу человека.

Дверь распахивается — на пороге мой командир. Не знаю, что он хотел обнаружить. Но то, что он увидел, его сильно удивило. Он не знал, что сказать — в каюте чисто, мирно сидит его помощник и, как теперь модно говорить, «работает с документами». Я сделал вид, что всё так и надо — командир после работы в штабе бригады, идя домой, решил заглянуть в помещения экипажа. О чём-то доложил, и он, попросившись со мной, направился домой.

А вот третье событие имело несколько иные последствия. Както в середине января я проходил мимо секретной части бригады. С секретчиками я был в хороших отношениях. Они мне и говорят: «Товарищ старший лейтенант! Хотите, Вам кое-что покажем?»

Конечно, хочу.

И мне показывают приказ командира дивизии о назначении меня помощником командира подводной лодки «С-155» — новой лодки 613-го проекта, недавно прибывшей в состав 3-й бригады.

Поначалу я даже не совсем осознал этот момент. Меня больше удивил факт скрытности. Никто со мной не беседовал. Приказ показан, что называется, «из-под полы». Но потом до меня дошло, что начальство, видимо, опасается, как бы я, узнав о назначении, не стал работать спустя рукава. Нужно ведь, чтобы я пробыл на старой должности до прибытия из отпуска всех офицеров ПЛ «С-104». Не понимают, что работать кое-как на экипаже, в котором прослужил больше года, который, можно сказать, поставил меня на ноги как офицера-подводника, я не смог бы. Слишком тесные узы нас связывали, не говоря уже о крепкой дружбе с Геноем Глуховым. Да и сам факт назначения на другую ПЛ вскрылся при первой же денежной получке. Её мне просто не выдали ни в январе, ни в феврале. Получил я денежное содержание за всё это время уже на новом месте службы.

Уходя с «С-104», я был благодарен своему второму командиру подводной лодки капитану 3 ранга Фиронову за выучку, особенно в вопросах ведения корабельной службы, методов организации работы личного состава лодки при пребывании в том сложном положении, в котором оказался экипаж в связи с подготовкой к

переходу на ТОФ. Он спрашивал с меня методично и скрупулёзно за всё, что происходило на корабле и в экипаже. И в то же время представлял нам с командиром БЧ-5 широкое поле для инициативы, что способствовало развитию навыков самостоятельных действий и ответственности за итоги своей работы. И особый вопрос — ведение всей документации на корабле.

Здесь он был непревзойдённым мастером и многому научил меня, хотя не обошлось без набивания шишек. Но это было только на пользу дела.

2.10. ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ 613 ПРОЕКТА. ПОМОЩНИК КОМАНДИРА ПЛ «С-155»

Экипаж ПЛ «С-155» располагался на втором этаже казармы 3-й бригады, куда я и пришел 20 марта. Представился командиру ПЛ капитану 3 ранга Романюку Владимиру Константиновичу. Он поздоровался со мной, затем представил офицерам и личному составу экипажа ПЛ «С-155», и я приступил к исполнению обязанностей помощника командира в новом для меня экипаже.

С офицерами я общий язык нашёл сразу же. Старший помощник командира капитан 3 ранга Константин Трошин, обладавший большим опытом службы, встретил меня радушно. Командир БЧ-1-4 (штурман) старший лейтенант Храповицкий Володя и командир БЧ-2-3 (минёр) старший лейтенант Валя Кузнецов — выпускники 1952 года — учились со мной на тех самых курсах в КУОППе. Командир БЧ-5 (механик) инженер-капитан-лейтенант Юра Агаджанян — прекрасный специалист, замечательный товарищ. О нём даже присказки на бригаде ходили — «самый умный из армян — инженер Агаджанян», что в известной мере соответствовало истине. У меня с ним сложились самые дружеские отношения. Командиры групп: штурманской — лейтенант Юра Рудаков, минно-торпедной — Юра Зеленцов (прозвище «Зеля»), он же секретарь партийной организации экипажа, моторной — инженер-лейтенант Игорь Маликов. Валя Кузнецов через месяц ушел на повышение, командиром БЧ-2-3 был назначен Юра Зеленцов.

Соседями по казарме у нас был экипаж подводной лодки «С-152». Командовал ею капитан 3 ранга Иван Гаврилович Швецов. У меня с ним связаны своеобразные воспоминания по службе. Он был оперативным дежурным 4-й эскадры ПЛ при нашем столкновении с танкером «Алазань» в 1958 году. Он же был оперативным дежурным флота при моём столкновении с АПЛ США в 1970 году. И в штаб флота я перешёл с подводных лодок к нему заместителем начальника УБП.

Старшим помощником на «С-152» был капитан-лейтенант В. Г. Ажажа. Будущий автор технического задания на реконструкцию подводной лодки «С-148» в научно-экспериментальную ПЛ «Северянка» для нужд рыболовной отрасли. Работая в ЦНИИ «Курс», я обнаружил следы его работы и там. Он стал известным в стране уфологом. Сотрудники ЦНИИ мне об этом говорили, да я и так об этом знал. Ещё будучи начальником КП СФ, мы с ним встречались в штабе флота и беседовали на эту тему. Как пишет контр-адмирал Г. Г. Костев, «в честь него за научные открытия в области познания Вселенной названа звезда в созвездии Скорпиона. Она так и именуется — «Владимир Ажажа»».

2.11. ЧТО ТАКОЕ ЛОДКА 613 ПРОЕКТА ПО СРАВНЕНИЮ С ПЛ IX БИС СЕРИИ

Прежде чем продолжить дальнейшее повествование о службе на «С-155», хочу описать, что же представляла собой подводная лодка 613-го проекта.

Мне, более года прослужившему на лодках IX бис серии, было с чем сравнить. По водоизмещению ПЛ проекта 613 ненамного отличалась от «Сталинцев». Но вот вооружение и возможности...

Глубина погружения в 2 раза больше — 200 метров предельная, 180 м — рабочая. Подводная скорость почти в 2 раза больше: максимальная 13 узлов, а не 8. Самый малый ход — 4 узла, а не 2. Имелись два электродвигателя экономхода или «подкрадывания». Новая аккумуляторная батарея давала возможность находиться в подводном положении до 4 суток. Управление рулями и системой погружения и всплытия — гидравлическое. Связь — на IX бис име-

лись две леерные и перископная антенны, а на 613-ом — выдвижная антенна «ВАН», рамочная система для приёма информации в сверхдлинноволновом диапазоне. Антенна «Рамка» для пеленгования радиомаяков. Радиолокационная станция «Флаг» для обеспечения безопасности плавания и обнаружения надводных кораблей и судов давала возможность плавать в сложных метеоусловиях. Поисковая РЛС «Анкер», позволяющая обнаруживать работу радиолокационных станций надводных кораблей, авиации и береговых и своевременно принимать меры по уклонению от обнаружения. Антенна аппаратуры опознавания («свой — чужой»).

Шумопеленгаторная гидроакустическая станция «Феникс» обеспечивала дальность обнаружения шума винтов надводных кораблей до 60 кабельтов (около 12 км) и более.

Гидролокационная станция «Тамир-5Л». Рубка гидроакустика и торпедный автомат стрельбы «ТАС-Л2» находились в ЦП. Вместо гидромеханического лага установлен гидродинамический, не требующий никаких работ с забортными отверстиями. Два перископа — командирский и зенитный — можно было поднимать и использовать при работе дизелей. Устройство РДП («Работа дизеля в подводном положении») позволяло лодке ходить на перископной глубине при работающем дизеле.

Вахтенный офицер и командир лодки на мостике при несении вахты по грудь укрывались козырьком ограждения рубки.

Связь мостика (вахтенного офицера) с центральным постом обеспечивалась переговорной трубой. Для связи ЦП с отсеками установлена система МКТУ (морская корабельная трансляционная установка).

Теперь не надо было вахтенному механику надрывать голосовые связки в переговорную трубу. Микрофон МКТУ отлично реагировал на обычную речь. Были на «С-155» и некоторые усовершенствования: впервые установлен подводный выхлоп работающих дизелей. Два двухтактных дизеля «37Д» по 2000 л. с. каждый, установленные на нашем проекте, были по габаритам значительно меньше, чем четырёхтактные дизели «1Д» на IX бис, но они очень сильно гремели, прямо грохотали, особенно при зарядке АБ. Для снижения этой шумности, начиная с «С-155», были установлены специальные захлопки и патрубки, позволяющие направлять газовыхлоп примерно на полтора метра ниже ватерлинии, что вообще почти снимало шумность при работе дизелей.

2.12. ЧТО ТАКОЕ АНКЕРНЫЕ СВЯЗИ. ОТРАБОТКА ЗАДАЧИ № 1

Подводная лодка «С-155», постройки Сормовского завода, прибыла в Полярный и вошла в состав 3-й бригады в декабре 1953 года. В ходе межпоходового осмотра на ней была обнаружена серьёзная поломка — разрыв анкерных связей левого дизеля. Их замена могла быть выполнена только в заводских условиях. Но уже декабрь, все пути на судостроительные заводы закрыты льдом. Да и потеря времени для ввода в строй — не менее полугода. После совещания с представителями Коломенского завода принято решение замену анкерных связей выполнить в Полярном силами экипажа во взаимодействии со специалистами Коломенского завода. Рискованное решение, но самое оптимальное. В результате напряжённой трехмесячной работы личного состава БЧ-5 и заводских рабочих к 20 марта 1954 года левый дизель введен в строй.

Я прибыл в экипаж, когда все ремонтные волнения закончились. Началась интенсивная подготовка к отработке и сдаче задачи № 1. Сразу же включился в работу. Предстояло очистить отсеки ПЛ от послеремонтного мусора, пополнить запасы до полных норм и подготовиться к выходу в море для участия в сбор-походе бригады. Он планировался с первых чисел апреля и до конца месяца.

Экипаж «С-155» был хорошо подготовленным и дружным коллективом, любил корабль и ласково называл свою лодку «Светланой». К установленному сроку всё было готово к выходу в море.

В сбор-походе участвовали пять подводных лодок бригады и плавбаза «Тулома» с командованием и штабом на борту. Кораблям предстояло перейти из базы на рейд Кильдин Западный и стать там на якорь в указанных точках. А далее каждая ПЛ начинала отработку необходимых задач Курса боевой подготовки. Экипажу «С-155» запланирована отработка и сдача задачи № 1 КПЛ-49: «Отработка организации службы, сколачивание экипажа и подготовка к плаванию в море».

Всё начинается с подготовки расчёта каждого боевого поста к обслуживанию механизмов своего заведывания. Постепенно одиночная подготовка боевых постов перерастает в подготовку боевых частей и отсеков. Заканчивается всё отработкой всего экипа-

жа по указанным в названии задачи вопросам в форме общекорабельных учений.

Чтобы воплотить этот стройный замысел в жизнь, существует на флоте чётко отработанная система планирования. На «С-155», как и на каждом корабле ВМФ СССР, текущая работа планировалась на месяц, неделю и сутки. План на апрель нашей «С-155» был ясен — задача № 1. Выполнение его планировалось недельными и суточными планами. Каждую субботу старпом Константин Трошин вместе с командирами боевых частей составлял план боевой подготовки на следующую неделю. После согласования и утряски всех вопросов составлялся и подписывался старпомом недельный план БП ПЛ «С-155». К 14.00 он представлял его командиру ПЛ В.К. Романюку на утверждение. Командир рассматривал этот план, вносил в него изменения, если находил это нужным, и утверждал. Всё, действия экипажа на следующую неделю ясны.

Ежедневно в 17.30 старпом собирал командиров БЧБЧ для разработки и составления плана работы экипажа на следующие сутки. В 18.00 старпом представляет суточный план на утверждение командиру ПЛ. На берегу «плановые посиделки» проводились в береговой каюте старпома. В море — в кают-компании, естественно, при стоянке на якорю.

В свете сказанного, день на «С-155» проходил так: в 6.00 подъём, физзарядка на верхней надстройке (верхняя палуба), если позволяет погода, завтрак (утренний чай). В 07.45 команда выстраивается на верхней палубе на подъём военно-морского флага. В 08.00 подъём флага и гюйса. Затем 45 минут отводится на проворачивание механизмов — общекорабельное мероприятие, проводимое по твёрдо установленным правилам и инструкциям.

С 09.00 до 11.30 — занятия и тренировки согласно суточному плану. 12.00 — обед и отдых до 14.00. С 14.00 до 17.00 — мероприятия по боевой подготовке, 18.00 — ужин, 21.00 — вечерний чай. 22.00 — отбой (отход ко сну).

И так в течение всей недели.

В субботу или воскресенье — съёмка с якоря, швартовка к борту плавбазы, помывка в бане для всего экипажа и просмотр кинофильма в кинозале плавбазы, отход от борта плавбазы и постановка на якорь в своей точке. Очередность подхода к плавбазе и сроки пребывания у её борта проходили строго по графику

штаба бригады. У борта плавбазы могли стоять только две ПЛ. Поэтому и составлялся график из расчёта за время с 18.00 субботы до 22.00 воскресенья поочередно принять все пять ПЛ.

К моменту сдачи задачи № 1 весь личный состав должен быть допущенным к самостоятельному обслуживанию и управлению механизмов своего заведывания (боевого поста) и отсека. Офицерский состав должен сдать все зачёты и быть допущен к самостоятельному управлению своей боевой частью (группой) и к несению вахты при стоянке на якоре и на ходу в надводном и подводном положении.

В последних числах апреля (конкретной даты уже не помню) на борт «С-155» прибыл штаб бригады во главе с комбригом для приёма задачи № 1. На это отводился весь рабочий день. Специалисты штаба опрашивали матросов, старшин и офицеров по специальности, контролировали действия личного состава в ходе тренировок и частных учений. Комбриг проверял подготовку вахтенных офицеров к несению вахты. Заканчивался приём проведением общекорабельного учения по борьбе за живучесть ПЛ при стоянке на якоре. В ходе учения применялись средства имитации. В 5-м дизельном отсеке флагмех подорвал взрывпакет — проверялись действия при борьбе с пожаром. В 1-м флагманский минёр подбросил дымовую шашку — проверялись действия личного состава отсека в условиях сильного задымления. Со всеми вводными и задачами мы справились, получили высокую оценку комбрига. Задача № 1 экипажем ПЛ «С-155» была успешно сдана.

Лодка вступила в кампанию — на мачте подняли вымпел, пошла выплата «морского довольствия» — 30 % к окладу. Сборпоход окончен, снялись с якоря и — домой, в Полярный.

Наступает 1 Мая! Ура!

2.13. КАК СТАТЬ МУЖЕМ ЛЮБИМОЙ ТОБОЙ ЖЕНЩИНЫ. АЭРОФЛОТ ТОЖЕ ТРАНСПОРТ

Ау меня глубокая депрессия. Как я уже говорил, на выпускном вечере со мной были мама и сестра Феликса Хорина Римма. В те два с половиной месяца, что мы учились в КУОППе,

мы с Риммой часто встречались. Нас тянуло друг к другу, как магнитом.

Я понял, что это судьба, жизнь подарила счастье — настоящую большую любовь, да ещё взаимную.

6 ноября, в день 20-летия Риммы, я предложил ей стать моей женой и получил согласие. Но как к этому отнесутся родители? Направляясь в Полярный после окончания учёбы, мы на несколько дней застряли в Мурманске. Стоял сильный мороз, море парило. Залив закрыт плотным туманом. Катер, который должен был доставить нас в Полярный, на выход не пускали. Отец моей будущей жены подполковник Хорин Алексей Фомич в это время служил начальником разведки Мурманского погранотряда. С женой и младшей дочерью, семилетней Лерочкой, они жили в центре Мурманска на проспекте Ленина. Римма и Феликс после зимней сессии приехали в отпуск. Пользуясь случаем, попросил руки Риммочки у её родителей. Те знали меня хорошо ещё по Минску как друга Феликса. Согласие было получено. Но они просили подождать со свадьбой, чтобы дать возможность Римме закончить институт.

Что делать?

Согласен, всё правильно. Весной 1953 года Алексей Фомич уволился в запас по состоянию здоровья. Семья переехала в город Ейск Краснодарского края, который он со своим пограничным полком освобождал в 1943 году. Поэтому я и проводил отпуск 1953 года в Ейске, тем более, что Азовское море — тоже море.

После возвращения из этого отпуска по инициативе Риммы у нас наладилась интенсивная переписка. Она писала почти каждый день. Я отвечал не так часто, но регулярно, не менее раза в неделю.

Когда выходили на сбор-поход, я не очень беспокоился — море есть море, не писать же об этом заранее. По возвращении я получил около 20 писем. Первые были вполне нормальными, потом пошли вопросы, а последнее меня поставило в тупик. Что там было написано — останется между нами. Юра Агаджанян заметил, что со мной что-то не так. Тактично начал меня расспрашивать. Узнав, в чём дело, постарался меня успокоить.

После праздников вызывает меня к себе командир Владимир Константинович Романюк, и сразу вопрос: «Я слышал, у Вас что-то с невестой?»

«Да, — говорю, — возникли сложности».

«Так езжайте в отпуск и решайте на месте все проблемы».

Я чуть не подпрыгнул. В отпуск! В мае-июне! Да ещё к Римуле!

Пока я оформлялся, выписывал документы, решал вопрос с «денежным довольствием» на время отпуска, что было не так просто, меня разыскал Гена Глухов.

Командир БЧ-5 «С-104», с которым мы почти полгода «не разлей вода». Он быстро решил вопрос с отпускными деньгами и предлагает: «Сашка! Зачем тебе поезд? Лети на самолёте с аэродрома Мурмаши».

Я удивился, о гражданской авиации у нас в то время было самое смутное представление. А он мне подробно объяснил, что и как делать, куда обращаться. Говорит, там с тобой будут обращаться, как с писаной торбой. Не очень веря, всё же решил попытаться счастья.

Добрался до Мурманской.

Вот и аэропорт — деревянное здание зеленого цвета. Действительно, билеты в Ленинград свободно, не то что на железнодорожном вокзале, обращение обходительное, даже заботливое. Помню, какой-то пассажир засиделся в буфете. Так его и там нашли и быстренько доставили к самолёту. Летели на «Ил-14». Маршрут с посадкой в Петрозаводске на дозаправку. Часа два с половиной — три до Петрозаводска, где час на дозаправку, час или полтора до Ленинграда. Аэродромы представляли собой зелёные поля. Но зато обслуживание! Да и полёт занял четыре или пять часов, а не сутки поездом. Добираюсь до Васильевского острова. Вот и заветный дом, третий этаж. Квартира коммунальная, открывает соседка. Подхожу к двери в комнату, стучу — «Прошу добро на вход?», открываю дверь.

И вот изумленная Римуленька, два огромных голубых озера — «Сашенька!».

И всё, конец всем печалям, сомнениям и вопросам.

На следующий день — 9 мая, День Победы! Приходит в увольнение брат Риммы Феликс. Курсант четвертого, выпускного курса ВВМУ имени Фрунзе и с ним его друзья, одноклассники по Училищу. Витя Матвеев — в будущем командир тральщика в Полярном, а затем спасательного судна «СС-9» или «Спутник», который заснят в кинофильме «Путь к причалу». Володя Касастиков — в будущем командир тральщика в

Таллинне. Толя Евграфов — в будущем старпом на эсминце в Североморске.

День прекрасный, солнечный. Принимается решение — на Невском проспекте купить фотоаппарат и пофотографироваться на фоне Питерских достопримечательностей. Сказано — сделано.

Мы всей группой двигаемся по правой стороне 8-й линии в сторону моста Лейтенанта Шмидта. На нашей стороне улицы какая-то высокая, этажа в три-четыре, кирпичная стена, а в ней небольшая дверь с табличкой «ЗАГС».

У «Медного Всадника» нас окружила целая рать фотографов, нацелкали снимков. Зачем идти куда-то и искать фотоаппарат?

У меня возникла мысль, и я её озвучиваю: «Не пойти ли нам с Римочкой в ЗАГС, мимо которого мы шли?»

Идея была принята на «Ура!» Двинулись в обратном направлении на Васильевский остров.

Вот та самая стена, дверь.

Открываем — лестница. Вперед и вверх! Поднялись на второй этаж, входим в приемную — никого. Стучим в очередную дверь — там за столом сидит девчонка наших лет. «Вот пришли зарегистрировать брак!»

«Пожалуйста, но сначала напишите заявление и через месяц приходите».

Вот те на!

«Да, таков порядок!»

Делать нечего, сели писать заявление. Только смотрю — Феликс и Витя Матвеев отсутствуют. Пока мы разговаривали, писали заявление — они появляются. В руках две бутылки шампанского, тарелка и кружки из какой-то жёлто-белой глины — стаканов не нашли. Вышли в приёмную, стали кругом, пригласили девушку-регистратора, разлили бутылку шампанского. Тост, чоканье кружек.

«Ура!»

Тут нам девушка и говорит: «Подождите немножко».

Насторожились — что-то будет?

Через несколько минут приглашает зайти в кабинет, попросила наши документы.

Заполнила соответствующие бланки, уточнила, кто будет свидетелями. Затем приглашает нас с Римулей к столу — распишитесь, пожалуйста. Поздравляет нас с вступлением в брак и вруча-



Первая свадебная фотография (9 мая 1954 г.)

ет нам соответствующее свидетельство. Об обручальных кольцах в те времена даже не заикались.

С радостным шумом вывалились в приёмную. Опять круг, вторая бутылка.

Девчонка-регистратор, правда, на этот раз отказалась — впереди рабочий день и посетители уже появились в приёмной. После тоста и очередного «Ура!» — «На счастье!» — и тарелка разлетается вдребезги, затем на пол полетели и кружки. Все путём, а вот Римулина кружка разбиваться не хочет! С третьей или четвёртой попытки всё же своего добилась — кружка разлетелась.

Посетители жмутся к стенкам — кто знает, что можно ждать от этих разбушевавшихся моряков? А мы что? Спокойно пошли на выход, оставив двоих для приборки. Те — швабру (щётку) в руки, ведро, совок и аккуратно всё убрали, очистив ковровые дорожки от мусора, а затем догнали нас.



1954 год. Молодожёны в Ленинграде

Так мы 9 мая 1954 года стали мужем и женой, прожив с тех пор неразлучно, не считая походов в море, 60 лет. Отметили серебряную (в Североморске), золотую и бриллиантовую (в Москве) свадьбы.

Встал вопрос — где будет свадьба? Мои родители в Минске, её — в Ейске. Учитывая, что они долгое время тоже жили в Минске, решили — свадьбе быть в Минске. Но Римуля готовится к весенней сессии за третий курс. Визит к декану биологического факультета пединститута им. Покровского. Иван Петрович был добрейшим человеком, но на мою просьбу отпустить студентку Хорину на несколько дней в Минск сурово так посмотрел — опять уводят будущую учительницу. Затем улыбнулся и дал разрешение, но с условием, что к началу сессии, то есть к 20 мая, она обязательно вернётся.

И на том спасибо.

В Минск решили тоже лететь самолётом. Взяли билеты, идем к самолёту, но это не «Ил», а «Ли-2» («Дуглас») зелёного цвета, внутри вместо кресел откидные сиденья в виде дюралевых лавочек вдоль борта.

Полетели.

Самолёт идет значительно ниже «Ила», его нещадно болтает. Через пару часов посадка. Я вынес свою женушку из самолёта. Цвет её лица мало отличался от цвета лётного поля. Наглядный урок, что не всем авиаполёты идут на пользу.

Но она быстро пришла в себя, и домой мы пришли в нормальном виде. Нас встретили уже приехавшие из Ейска родители Риммочки Алексей Фомич и Альфреда Константиновна.

2.14. РОЛЬ ПОГРАНИЧНЫХ ВОЙСК В ВОВ НА ПРИМЕРЕ МОЕГО ТЕСТЯ

Каждое воспоминание об Алексее Фомиче сразу ассоциируется в моем сознании с началом Великой Отечественной войны и особенно с вопросом о внезапности её начала. В июне 1941 года капитан Хорин А. Ф. был начальником разведки Бельцкой пограничной комендатуры. Семья жила в городе Бельцы Молдавской ССР. Как вспоминают Римма, Феликс и их мама, 13 июня весь командный состав комендатуры убыл на границу с Румынией.

15 июня к ним пришли два командира-пограничника и предложили, собрав немного вещей (не более одного чемодана), отвезти их в защищённое место в лесу, неподалеку от города.

Они так и заявили: «22 июня начнётся война, через неделю возьмём Яссы, и вы вернётесь домой».

Яссы взяли.

Но только не через неделю, а через три года.

Но вот то, что пограничники Молдавского погранотряда знали о сроках начала войны, помогло им более двух суток сдерживать румынские войска, не давая им переправиться через Прут. И это при отсутствии тяжёлого оружия, которого пограничникам не полагалось иметь.

Но если о дате нападения знали пограничники в Молдавии ещё за неделю до его начала, то не могли об этом не знать и остальные погранотряды, и армия. А вот правильные выводы и действия при этом знании зависят от местных начальников, их умения прини-

мать грамотные решения и ответственность на себя, а вовсе не от Сталина, Жукова и других.

Почему к началу войны командный пункт и штаб Особого Киевского военного округа были частично развёрнуты, а основная группа подходила к месту развёртывания? (Воспоминания начальника ОУ КОВО генерала Н. Х. Баграмяна).

А в Белорусском Особом военном округе, пока бомбы не полетели на голову, толком и не развернули свой КП?

Вот в этом и разница, поэтому и было жёстко наказано командование БОВО (Западного Фронта). Так что проблема «неожиданного нападения» фашистской Германии не так проста, как это кажется с первого взгляда.

А погранотряд, в состав которого входила Бельцкая комендатура, с началом войны был преобразован в 95-й полк МВД под командованием полковника Соловьёва (инициалов, к сожалению, не знаю). Капитан Хорин А. Ф. — начальник разведки полка. Прощёл с полком путь от границы до Крыма, эвакуацию через Керченский пролив. Десант на Керченский полуостров в 1941 году. Отступление через Керченский пролив в мае 1942 года. Оборона Туапсе, наступление на Краснодар, освобождение Ейска, где ему очень понравилась местная обстановка. Высадка на Керченский полуостров в 1943 году и наступление вдоль побережья до Севастополя. Задача — ведение разведки и недопущение, совместно с партизанами, уничтожения важных объектов.

Алексей Фомич рассказывал, что во время отступления в 1941 году винные запасы Массандры не успели вывезти, и вина сливались прямо в море. Часть наиболее ценных вин были оставлены в винных подвалах за так называемыми фальшстенками. Немцы о них так и не узнали, и эти вина были сохранены до прихода наших войск. Вместе с немцами в Массандру возвратился сын бывшего (в царское время) её владельца в чине полковника немецкой армии. За два с половиной года все ёмкости Массандровских винных хранилищ были заполнены.

Но, отступая, немцы планировали не вылить вино в море, как это сделали мы в 1941 году, а заминировали все хранилища из расчёта произвести первый взрыв через час после занятия Массандры нашими войсками. А затем, с интервалом час-полтора взрывы должны были последовать до полного уничтожения Массандровского винного предприятия. Перед пограничниками и

партизанами была поставлена задача — предотвратить планируемое немцами разрушение, захватив план минирования или того самого полковника, который и руководил минированием.

Пограничники при содействии партизан пленили этого полковника и заставили его участвовать в разминировании Массандры. Начальник разведки пограничников, руководивший операцией по захвату, был торжественно объявлен «Почётным гражданином Массандры». Не знаю, сохранилась ли память об этих событиях у нынешних владельцев Массандры.

Но, как говорила Альфреда Константиновна, Алексей Фомич после этих торжеств впервые пришёл домой нетрезвым. В дальнейшем полк принял участие в штурме Севастополя с задачей захвата немецкой комендатуры и тюрьмы. И всё это с непрерывными боями.

В середине 1950-х годов начальник милиции города Ленинграда (бывший командир 95-го полка МВД, в составе которого воевал капитан Хорин А. Ф.) часто выступал на предприятиях и в воинских частях Ленинграда с рассказами о делах городской милиции. Выступал он и на ВОЛСОКе, где в это время учился Феликс.

В перерыве он подошел к генерал-майору Соловьёву и спросил, помнит ли он капитана Хорина. Тот страшно возбудился: «О, Фомич! Я ему все время говорил — ты же начальник разведки, а не боец. А он в каждой атаке — ручной пулемёт в руки и — вперёд! Винтовка для него была слишком лёгкой!»

Вот такой у меня был тесть — прошёл всю войну и даже не был ранен! Вот и судите о пограничных войсках и их действиях во время ВОВ.

2.15. ЗАДАЧА № 3. ТОРПЕДНЫЕ СТРЕЛБЫ «С-155»

Полтора месяца отпуска пролетели, как один миг. В начале июля расставание. Жена — на практику, я — в Полярный на свою «С-155». Экипаж к этому времени (1 июля 1954 года) отработал и сдал задачу № 2 и приступил к отработке задачи № 3 — «Применение оружия».

Буквально на следующий день после моего возвращения — выход в море на отработку соответствующих элементов задачи. На этом выходе я впервые серьёзно заболел. После отпуска, видимо, расслабился — температура до 39 с лишним градусов. Доктор (наших фельдшеров всегда звали «доктор») предписал мне соответствующие лекарства, напоил меня горячим чаем, укутал как следует, и я заснул. За ночь сильно пропотел и утром как огурчик. Температура нормальная, никакой слабости. Это был в моей службе единственный случай болезни в море. Как-то так получалось, что при выходе в море все болячки и болезни исчезали.

Вернулись в базу для подготовки к выполнению торпедных стрельб практическими торпедами.

Теперь уже старпом Костя Трошин ушёл в отпуск. За него остался я. Подготовку закончили быстро, погрузили практические торпеды. К выходу в море готовы.

Практическая торпеда — это обычная торпеда, только вместо боевого зарядного отделения в носовой части торпеды присоединено «практическое зарядное отделение», которое вместо взрывчатки заполнено водой. После прохождения заданной дистанции вода сжатым воздухом вытесняется за борт (ПЗО продувается). ПЗО превращается в поплавок, оно окрашено в яркий — красный или бело-красный — цвет, оснащено светящимся маячком, который облегчает нахождение торпеды в темное время суток. ПЗО оснащено специальным устройством, позволяющим вылавливать плавающую торпеду. Торпеда плавает в вертикальном положении практическим зарядным отделением вверх.

Катер-торпедолов, найдя торпеду, совершает манёвр по зацеплению ПЗО специальным приспособлением, после чего дает ход. Торпеда в ходе буксировки переходит в горизонтальное положение и специальной лебёдкой затаскивается на палубу торпедолова. Таким образом торпедолов вылавливает несколько торпед. В зависимости от своих размеров он может вмещать от четырех до десяти торпед. С ними он идёт в базу, где выгружает их на берег, а сам возвращается в полигон для дальнейшей работы.

На берегу торпеду проверяют, перезаряжают и готовят к повторному использованию. Торпеда — довольно дорогое оружие, и её используют для выполнения нескольких торпедных атак.

Потеря практической торпеды во время выполнения стрельб считается недопустимым нарушением и ведёт к снижению оценки ТС. Поэтому окончательную подготовку торпеды к стрельбе выполняет торпедный расчет стреляющей ПЛ во главе с командиром БЧ-3.

Мой первый выход в море в качестве ВрИО старпома начался с конфуза. Все мероприятия по подготовке ПЛ к походу выполнены. Запасы пополнены до полных норм, весь личный состав на борту. Доложил командиру о готовности экипажа к выходу в море.

И тут только вспомнил, что забыл взять из сейфа специальные «Таблицы» для выполнения торпедных стрельб. А ведь мы выходим в море для выполнения этих самых стрельб!

Состояние неприятное, стыдно перед командиром, вроде до этого случая я забывчивостью не отличался. Делать нечего, потупив голову прошу у командира ПЛ капитана 3 ранга Романюка В. К. разрешения сбегать за «Таблицей». Он молча посмотрел на меня, хмыкнул, и я как был в полной экипировке — сапоги, канадка и т. п. — помчался в береговую казарму. Бежать пришлось в гору, но я на это уже внимания не обращал. Сейф открыл, схватил злосчастные «Таблицы» и тем же темпом назад. Бегу, а с горы уже видно, как на лодке отдают швартовы и корма медленно отходит от пирса. Сердце буквально упало в пятки. «Всё, — думаю, — уходят без меня».

Подбегаю к лодке, смотрю — нос ещё у пирса. Прыжок — и я на палубе. Взлетаю на мостик, и далее всё идёт, как положено.

У командира совершенно бесстрастное выражение лица, как будто ничего и не было. Но этот «урок» я запомнил накрепко. Романюк В. К. был командиром подводной лодки, как говорится, «от Бога». Стрелял блестяще, используя в полной мере возможности гидроакустической станции «Феникс». При её грамотном использовании гидроакустики обнаруживали эсминец на дистанции до 60 и более кабельтов (порядка 11 км). Я впервые видел чисто акустические торпедные атаки, практически без использования перископа. Это был бесценный опыт для меня, мечтавшего стать командиром подводной лодки. Все боевые упражнения задачи № 3 «Курса боевой подготовки подводных лодок» экипаж «С-155» и её командир выполнили на «отлично» (торпедные стрельбы) и «хорошо». Задача № 3 была принята командиром бригады с оценкой «хорошо».

2.16. ИСПЫТАНИЯ НОВОЙ АППАРАТУРЫ. КАК НАДО ОЧИЩАТЬ ГРЕБНОЙ ВИНТ. ЧТО ТАКОЕ НАСТОЯЩИЙ ШТОРМ

Но в базу мы не пошли. Нам была поставлена задача обеспечить опытовые испытания разрабатываемой аппаратуры для создания акустической «мерной мили».

«Мерной милей» на флотском жаргоне обозначался полигон для определения скорости корабля. Он представляет собой участок прибрежного водного пространства, достаточно удалённый от районов интенсивного судоходства, позволяющий кораблям маневрировать на любой скорости хода.

На берегу на определённом расстоянии между собой (как правило, 1 миля) устанавливаются створные знаки в направлении, перпендикулярном курсу замеряющего свою скорость корабля. Корабль, подходя к первому створному знаку, должен держать курс, перпендикулярный направлению створных знаков, и установившуюся скорость, которую он должен замерить. При пересечении первого створного знака штурман запускает секундомер. При пересечении второго — останавливает его. По полученному отрезку времени определяет фактическую скорость хода корабля.

Казалось бы — все просто.

Но подводным лодкам необходимо определять свою скорость и при движении в подводном положении. На малых скоростях всё выполняется, как описано выше, только вместо пеленгатора гирокомпы используется перископ. Перископ же можно использовать только до скорости 6 узлов. На более высоких скоростях он может выйти из строя. Для лодок старых проектов это не имело особого значения. Максимальная подводная скорость не превышала 10 узлов. На вооружение же нашего флота стали поступать лодки, имеющие подводную скорость 20 и более узлов, и уже закладывались атомные подводные лодки. Подводные скорости у них, по предварительным расчетам, могли достигать 30 и более узлов, что в дальнейшем и подтвердилось. Для замера высоких скоростей при движении в подводном положении необходимо было создать соответствующее оборудование для полигонов «мерная миля».

Вот мы и должны были провести испытания комплекса по замеру подводных скоростей, разработанном в одном из НИИ. На

борт прибыла группа специалистов во главе с конструктором комплекса. Суть испытаний заключалась в следующем. Вместо створов на берегу, под водой устанавливались гидроакустические излучатели. Мы их окрестили «шумилками».

Подводная лодка, буксируя за собой буй, идущий на поверхности моря, пеленговала своей ГАС излучения «шумилок» и по соответствующей методике НИИ определяла свою скорость. Специалисты берегового оборудования комплекса, пеленгуя буксируемый нами буй, определяли скорость нашего движения по методике обычной мерной мили. Затем данные, полученные на лодке, сверялись с соответствующими данными берегового наблюдения.

Если они совпадают, значит, комплекс соответствует своему назначению. Если не совпадают, значит, надо разработать что-то ещё или доработать имеющееся оборудование.

Задача перед нами стояла несложная. На глубине 25 метров двигаться прямолинейно и равномерно, периодически всплывая для сравнения данных замеров.

Но море есть море, и у него не всё так просто. Прикрепили трос в корме за стойкой флага, подальше от винтов. Раз глубина 25 метров, значит, буксировочный трос длиной 40—50 метров (не помню точно). Мы его проложили к кормовой части ограждения рубки. На барбет от кормовой пушки радиусом около двух метров уложили кольца буксировочного троса во главе с буйком. Всё готово. Разворачиваемся на первый галс. Море — штиль, солнышко светит, но есть небольшая зыбь.

Её-то мы и не учли.

Во время разворота подошла очередная волна зыби, совсем небольшая. Лодка плавно кренится на правый борт, и буёк вместе с тросом совсем не плавно, а мгновенно соскальзывают за борт. Немая сцена. Затем: «Стоп правый дизель!» Но, как поётся в одной песне, «Вопрос мой слишком поздно задан был». Пока дизель останавливался, буёк уже нырнул — значит, буксировочный трос намотан на правый гребной вал, ЧП! Чтобы его размотать, необходим водолаз.

А где его взять?

Запросить с базы — ждать не менее 12 часов, и «фитили» всем обеспечены. Что делать? Работали мы у острова Малый Олений, недалеко от губы Териберской.

Командир принимает решение — идём в Териберку и там своими силами попытаемся решить проблему. В губе Териберской стали на якорь в точке с глубиной места 45 м. Необходимо создать дифферент на нос, чтобы с гребного вала можно было снять намотавшийся трос. Каков будет при этом дифферент, сколько нужно заполнить цистерн главного балласта, заранее предвидеть было невозможно.

Опыта такого рода операций у нас не было, и достоверных данных, что где-либо кто-то подобные действия проводил, также не имелось.

Командир БЧ-5 Юра Агаджанян выполнил необходимые расчёты по обеспечению остойчивости корабля и доложил командиру допустимые варианты заполнения цистерн главного балласта.

С плавбазы прислали катер для обеспечения работ. На него перешли: командир ПЛ, боцман и трюмный специалист с инструментами для разматывания и, если нужно, для разрезания буксирного троса. Катер спустился к корме лодки. Командир ПЛ установил связь по телефону кормового аварийного бую с командиром БЧ-5. По команде: «Боевая тревога!» экипаж занял свои места согласно расписанию.

Задраили верхний рубочный люк. Поднят перископ, через который я наблюдал за происходящим на корме, одновременно держа связь с командиром БЧ-5.

По готовности к погружению начали проведение операции. Сначала заполнили носовую группу цистерн главного балласта ЦГБ № 1 и № 2. Нос слегка опустился, корма чуть-чуть приподнялась. Заполнили среднюю группу ЦГБ № 3 и № 4. Нос ушел полностью под воду, но корма поднялась не очень заметно. Подобные операции на подводных лодках проводились неоднократно, и здесь положение лодки с точки зрения остойчивости (возможности опрокидывания) были известны. А вот что будет при заполнении цистерн кормовой группы? Теоретически вроде бы можно часть из них заполнить, но как будет на самом деле — большой вопрос. Начали заполнение поочередно цистерн кормовой группы. Вода принималась в цистерну порциями. Нос лодки погружается все больше. Вот уж вода закрыла верхний рубочный люк. В перископ уже не видно катера. Не помню точно, заполнялась ли шестая цистерна. Но вот поступила команда: «Стоп!» Все замерли. Минут через двадцать Владимир Константинович

сообщил: «Трос снят, гребной винт и линия вала повреждений не имеют!»

Тихое «Ура!», осторожно продуваем балласт. Вот лодка полностью в надводном положении, отдраен верхний рубочный люк. Все! Можно приступать к выполнению поставленной задачи. Проведение испытаний мы обеспечили, результаты оказались положительными. В дальнейшем полигоны по замеру высоких скоростей подводных лодок были оборудованы сначала в Белом море, а затем у нас на полуострове Рыбачий.

В 1969 году на АПЛ «К-69», работая в этом полигоне, я вспоминал «С-155» и перипетии, связанные с обеспечением испытаний.

Закончился этот выход тоже не совсем обычно. Испытатели покинули лодку, направляясь в свой НИИ для окончательной обработки полученных данных. Мы стояли на якоре в губе Териберская, которая имела один недостаток — открытость для ветров с северо-западного направления.

В этот день погода была, вроде, хорошая, ярко светило солнце.

Прогноз погоды ничего опасного не предвещал. Но к обеду вдруг пошла с северо-запада приличная волна. Лодку стало покачивать. Командир вышел на мостик, осмотрелся и решил сняться с якоря, пока не поздно, несмотря на то, что приказаний о перемене места стоянки от оперативного дежурного мы не получали. Плавбаза уже ушла, и мы управлялись с берегового КП. Объявлена боевая тревога. Прозвучала команда: «По местам стоять, с якоря сниматься!»

На носовую надстройку в район якорного шпиля вышла носовая швартовая команда в составе командира торпедной группы лейтенанта Лёни Т., боцмана и рулевого-сигнальщика. По команде командира боцман снял стопора с якорь-цепи и, включив шпилевое устройство, начал выбирать якорь-цепь.

Всё шло нормально, нос прилично покачивался на волне, но палубу не заливало. И вдруг, когда вот-вот должен был поступить доклад боцмана: «Якорь встал!», носовую надстройку медленно накрыла очередная волна. Якорная команда оказалась под водой, на плаву осталась только белая фуражка Лени Т. На мостике все в шоке.

Волна медленно ушла, но все три члена якорной команды, к счастью, оказались стоящими на палубе, вцепившись намертво в трос леерного ограждения. Немедленно команда: «Всем вниз!»,

и они метеорами оказались в ограждении рубки, а затем и в лодке. Якорь выбрали, управляя шпилем из первого отсека. Лодка продолжала клевать носом, но больше ни одна волна палубу надстройки не заливала. Так судьба и господь бог уберегли от гибели три морские души.

Я потом долго размышлял, почему же все так произошло? И волны-то были не крутые, пологие и не очень высокие, и день ясный и солнечный, хотя ветерок и поднимался. Откуда же эта смертельно опасная волна, накрывшая нашу якорную команду? После долгого размышления пришёл к выводу, может быть, и не очень верному. При постановке на якорь якорь-цепь вытравливают метров на десять больше глубины моря в месте постановки. В зависимости от качества грунта, места и так далее. И лодка, имея в запасе этот отрезок якорь-цепи, как бы стабилизируется. Подходит волна — несколько метров цепи приподнимается с грунта, уйдёт — всё возвращается на «крути своя».

Так и в нашем случае — нос лодки качался на волне, используя запас якорь-цепи. Но когда якорь-цепь была выбрана полностью до якоря, а он ещё не был вырван из грунта, то при очередной волне нос лодки не поднялся, и волна накрыла людей. А когда якорь оторвался от грунта, носовая надстройка опять плавно всходила на волну, в тот момент ещё не очень большую и пологую.

Во время съёмки с якоря было получено приказание оперативного дежурного (ОД) о смене места якорной стоянки. Приказано следовать на рейд Могильный. Значит, путь на запад. А с северо-запада в это время на нас навалился колоссальный шторм. Небо сначала покрылось какой-то дымкой, затем посерело, понеслись тёмные облака.

Ветер крепчал, и волны росли прямо на глазах. Сигнальщик привязался бросательным концом внутри своего «гнезда»-выгородки. Я, будучи вахтенным офицером, забрался под козырёк ограждения рубки и буквально втиснулся в зазор между этим ограждением и тумбой магнитного компаса с левой стороны, а с правой стороны так же «закрепился» Владимир Константинович.

И сделали мы это весьма своевременно, ибо почти сразу же «пришла», если можно так сказать, очередная, очень большая, как оказалось, волна. Но обрушилась она на нас не сверху, как обычно, а поднялась снизу, из-под ног и накрыла нас с головой. Пришлось несколько секунд простоять под водой, затем вода

ринулась вниз, а мы, схватившись за все возможные выступы и вдавившись как можно сильнее в тот самый зазор, остались, к счастью, на своих местах, полностью «заполненные» водой.

Дело в том, что волна, шедшая снизу, со страшной силой стремилась вынести нас наверх. Ноги отделились от палубы, и если бы не наше «защемление» между тумбой компаса и ограждением рубки, сил удержаться на месте, скорее всего, не хватило бы, и пришлось бы нам оказаться в роли свободных пловцов. При том волнении шансов спасти нас с борта ПЛ почти не было. Да и вода в Баренцевом море выше 8 градусов не прогревалась. Так что долго не проплаваешь.

Море разбушевало не на шутку. Лодка медленно ползёт к вершине волны, рёв ветра, шипение воды. Верхушка волны хорошенько обдаёт нас. Затем падение вниз, между волнами, как между горами, и опять вверх. Периодически, минут через 10—15, повторяется «налёт» снизу с желанием вымыть нас за борт. Но теперь мы уже к этому готовы и особого внимания не обращаем.

Главное — следить за обстановкой вокруг лодки. Когда находишься на гребне волны — видно мили на две. А внизу — как в ущелье.

В какой-то момент на дистанции 15—20 кабельтов обнаруживаем мелькание рубки какой-то подводной лодки, идущей параллельным курсом. По бортовому номеру определили — «С-142» из нашей бригады. Вместе стояли в губе Териберской, а теперь вместе рвёмся на рейд Могильный. Самой лодки не видно, только рубка периодически появляется на видимости. Мы с их стороны тоже выглядели подобным образом.

Часа через три-четыре подошли к острову Кильдин, и здесь волна быстро стала спадать — прикрыл остров. Но ветер ещё был силен. На рейде же Могильный — тишина и полная благодать. Даже трудно поверить, что мы только что были в такой болтанке. Но взгляд на восток — и сразу же видно, что творится в открытом море.

Стали на якорь и, как говорится, «здесь считать мы стали раны, товарищей считать».

Насчёт ран все оказалось благополучно, никаких повреждений лодка не имела, несмотря на жесточайшую трепку. Товарищи все на месте. А вот насчёт верхней вахты — командира ПЛ, вахтенного офицера и рулевого-сигнальщика — возникли вопросы по поводу нового «обмундирования».

1954 год был богат различными нововведениями.

Во-первых, срок службы на флоте сокращён с пяти лет до четырех. Уходили в запас два года — призыва 1949 и 1950 гг. Экипажи кораблей здорово омолаживались. Подготовка вновь прибывающих матросов, перевод их из разряда «учеников» в штат допущенных к самостоятельному исполнению своих обязанностей, то есть к обслуживанию своих боевых постов, резко сокращались по времени. Хотя качество подготовки должно было даже повышаться. Особых проблем в этом вопросе не возникло, потому что призываемая на флот, особенно на подводные лодки, молодежь имела в большинстве своем семилетнее образование. А на наиболее сложные специальности (гидроакустики, радиотелеграфисты и т. д.) направлялись ребята, окончившие десять классов. Так что это давно готовившееся сокращение сроков службы не снизило боеготовности кораблей. Что и подтвердил наш последний выход — молодые специалисты, бывшие «ученики» показали себя достойными моряками.

Во-вторых, на подводных лодках была введена новая норма продовольственного снабжения, так называемая «опытовая».

Вместо 50 грамм сухого вина выдавалось 25 грамм, зато введён ряд «деликатесов». Особенно запомнилось введение в продпаек чёрной паюсной икры, что было совсем необычно.

Через некоторое время всё возвратилось на «круги своя». Но в то время мы осваивали это нововведение.

В-третьих, офицерам и рулевым-сигнальщикам были выданы кожаные костюмы — куртка и брюки чёрного цвета мягкой кожи. Такое обмундирование носили в бронетанковых войсках до войны, судя по документальным фильмам. Потом, видимо, танкистам стали выдавать иное снаряжение, а эти костюмы где-то на интендантских складах залежались. Не скрою, они нам поначалу понравились — удобные, мягкие, тёплые, ветер не продувает. Всё бы хорошо, но вот ведь какое дело — в море бывают штормы. И наш жесточайший шторм подверг эти костюмы проверке на пригодность. Воду они держали хорошо. Ноги в сапогах и верхняя часть тела промокли, так как вода заливала человека полностью, как бы проверяя нашу одежду на герметичность. Но брюки были хорошо затянуты в поясе и всё, что они покрывали, было сухим. Итак, воду кожа не пропускала, но она её впитывала, а солёную почему-то особенно интенсивно. Когда сняли куртки и брюки, они были как губка напитаны водой, кожа легко расползлась и рвалась.

Главное же, когда они высохли, то ни о каком дальнейшем их использовании не могло быть и речи. Получилось обмундирование разового использования, до первого контакта с морской водой. Прошедший шторм оказался не таким уж безобидным. На ПЛ «С-142», которую мы наблюдали на переходе, был смыт за борт старший помощник командира капитан-лейтенант Линде. Командир ПЛ маневрировал, стремясь спасти его, но в тех условиях это оказалось невозможным, и Линде погиб. Я лично этот шторм запомнил на всю оставшуюся жизнь. И в течение последующих двадцати лет службы на подводных лодках такого больше не видел.

2.17. УЧАСТИЕ В ПАРАДЕ И ФЛОТСКОМ УЧЕНИИ. ПОУЧИТЕЛЬНАЯ ИСТОРИЯ С «ВКЛАДЫШАМИ»

Вернулись в базу. Конец июля, на очереди празднование дня ВМФ. Состоится морской парад на рейде Североморска. Нашу «С-155» включили в состав участников парада. Значит, что?

Аврал, срочная чистка корабля, покраска корпуса лодки, подготовка флагов расцвечивания, соответствующей формы одежды и так далее. Под руководством боцмана и помощника командира ПЛ почти вся команда в один из солнечных дней занялась этим делом. Лодка сверкает шаровым цветом, ватерлиния и мерные метки на носу и в корме сверкают ровной белизной.

Команда довольна видом своей «Светланы», как они её ласково называли. Командир ПЛ доложил комбригу о готовности корабля к участию в параде, и мы, покинув г. Полярный, последовали на Североморский рейд, где стали на якорь в указанной точке. Весь экипаж, как и ПЛ, начищен и надраен, офицеры в парадной форме одежды. В субботу проведена репетиция парада.

Наступило воскресенье. Торжественный подъем военно-морского флага и флагов расцвечивания на всех кораблях, стоящих на рейде. За 15 минут до подъема флага команда построена на палубе кормовой надстройки ПЛ в парадной форме. За пять минут до подъёма флага наверх вышел командир ПЛ капитан 3 ранга Владимир Константинович Романюк, поздоровался с эки-

пажем, поздравил с праздником. В ответ дружное «Ура!» Затем стал во главе строя.

За минуту до подъема флага вахтенный офицер Юра Зеленцов, стоящий на мостике, командует: «На флаг и гюйс, флаги расцвечивания — смирно!»

Команда замирает. Ровно в 9.00 доклад командиру: «Время вышло!» Командир корабля даёт отмашку, вахтенный офицер командует: «Флаг, гюйс и флаги расцвечивания — поднять!» Флаг корабля на корме лодки, гюйс на носу и флаги расцвечивания на рубке медленно поднимаются. Весь рейд заливается звуками горнов эсминцев и крейсера. Оркестр на крейсере играет гимн Советского Союза. По окончании — команда: «Вольно!» Торжественная церемония завершена.

В 09.30 Команда вновь выстраивается на кормовой надстройке для участия в параде. В 10.00 Командующий Флотом адмирал Чабаненко А. Т. на своей катере начинает обход выстроившихся кораблей. Флагман — крейсер «Мурманск», за ним эскадренные миноносцы. Вторая линия — подводные лодки 611 и 613 проектов, в том числе и наша «С-155». На катере командующего СФ первый секретарь Мурманского обкома партии, руководители областной администрации. В кильватер за ними катера с представителями общественности и трудящихся Мурманской области.

Вот катера подходят к нам. Свисток вахтенного офицера — и все офицеры руки к козырькам, команда стоит по стойке «смирно». Катера проходят почти рядом с бортом лодки.

Адмирал Чабаненко А. Т.: «Здравствуйте, товарищи!»

В ответ: «Здравия желаем, товарищ адмирал!»

«Поздравляю вас с праздником Днем Военно-Морского Флота!»

В ответ протяжное «Ура!» Катера идут дальше. По окончании обхода подходят к крейсеру. Командующий флотом и прибывшие с ним переходят на борт флагмана. Командующий произносит речь. Затем оркестр исполняет Гимн Советского Союза. По команде флагмана даётся команда: «Вольно!» Экипаж уходит в лодку.

В 12.00 — обед. И начиная с 13.00 подводные лодки поочередно снимаются с якорей и уходят в базу. Вот и у нас команда: «По местам стоять, с якоря сниматься!» Конечно, лодка уже подготовлена к походу. Снимаемся с якоря и идём домой.

К началу августа ПЛ «С-155» отработала и сдала все задачи боевой подготовки и, соответственно, введена в первую линию.



С-155 на переходе в полигон

На август на флоте запланировано проведение учения, среди участников которого числится и ПЛ «С-155».

Началась интенсивная подготовка. Пополнили запасы до полных норм, провели необходимые тренировки и учения. Владимир Константинович провёл занятия с офицерами. Заключительным этапом подготовки офицерского состава было групповое упражнение с вахтенными офицерами: штурманом старшим лейтенантом Володей Храповицким, командиром рулевой группы старшим лейтенантом Б. Рудаковым, командиром БЧ-3 (он же секретарь партийной организации корабля) старшим лейтенантом Ю. Зеленцовым, командиром торпедной группы Лёней Т. и помощником командира старшим лейтенантом А. Евдокименко.

Всё готово. Командир провёл смотр корабля, остался доволен, но все выговаривал командиру БЧ-5 капитан-лейтенанту Юре Агаджаняну за «непонятные ящики» в трюме шестого отсека. А это был ЗИП (запасное имущество) к упорным подшипникам линии гребного вала. Они хранились в ящиках, но сами детали (баббитовые вкладыши) покрыты толстым слоем тёмной смазки (АМС), и в комплексе все выглядело не очень аккуратно.

Командир ПЛ доложил комбригу о готовности лодки к учению.

Штаб бригады провёл тщательную проверку нашей готовности. ПЛ «С-155» была признана готовой к выполнению поставленной задачи.

На учении нам была поставлена следующая задача. В составе ударно-разведывательной завесы подводных лодок вести поиск отряда боевых кораблей (ОБК) «синих». С обнаружением противника донести на КП флота и, если позволяет обстановка, атаковать ОБК (главная цель — крейсер).

В назначенный срок вышли в море, заняли свою позицию. С началом учения приступили к выполнению задачи — поиску ОБК противника. Акустический горизонт чист, идём на перископной глубине. В перископ видно — солнечный день, море два—три балла, как раз, чтобы не было видно торчащий из воды перископ.

Время подходит к обеду. При очередном обзоре в перископ замечаю на горизонте в северо-восточном направлении какую-то тонкую, вертикально торчащую ниточку. Присмотрелся — да это же грот-мачта крейсера.

Громко заорал: «Крейсер!»

Командир пулей к перископу — да, точно он, родимый. Далее всё шло, как положено. Штурман уточнил координаты места, совместно с торпедным электриком по замерам командира в перископ ориентировочно определили курс и скорость ОБК «синих». Дистанция более 15—20 миль не давала возможности выйти в торпедную атаку. Но зато немедленно донесли на берег.

Всё, основная задача, поставленная нам на учении, выполнена.

По окончании учения, получив соответствующее приказание, легли на курс возвращения в базу. Из нашего района в западной части Баренцева моря на это придется затратить не менее полутора суток. Идём в надводном положении, море спокойное — один—два балла, волна попутная, небо плотно затянуто облаками. И тут доклад: «Упущено масло из ванны упорного подшипника левой линии вала!»

«Стоп левый дизель!»

Этого ещё не хватало! С позором вернуться из столь удачно складывающейся для нас обстановки на учении! Масло упущено — значит, расплавлены баббитовые вкладыши упорного подшипника левой линии вала, и она выведена из строя! Винават трюмный специалист матрос Илюмжинов, несший вахту в трюме шестого отсека, основной обязанностью которого и являлось сле-

жение за наличием масла в ваннах опорных подшипников линий гребных валов обоих бортов.

Но что теперь с него возьмёшь?

Сами виноваты — лучше надо готовить и учить подчинённых. И здесь на сцену выступил тот самый Ю. Агаджанян, которого командир ругал за ящики с ЗИПом. Вот сейчас-то они как раз и пригодились!

Как я раньше уже упоминал, наш инженер-механик был опытным, хорошо знающим свое дело специалистом. И при этом ещё прекрасным товарищем. Я уже говорил, что экипаж подводной лодки тогда силён, когда сплочён и воспитан, как одна семья, где есть старшие и младшие, но и надежные товарищи. И здесь, когда вливаешься в новый коллектив, а я как раз и был таким «новичком» для экипажа «С-155», необходимо грамотно определить свое место и как начальника («помощник командира ПЛ отвечает за все», как внушал мне первый мой старпом на «С-104» Феликс Митрофанов), и в то же время как соратника и товарища. Вот Юра Агаджанян здесь и сыграл большую роль. Он же помог мне и в личной жизни, как друг и товарищ. Это я немного отвлекся.

Командир БЧ-5 немедленно организовал работу по замене вкладышей упорного подшипника левой линии вала. Примерно через два — два с половиной часа на мостик командиру ПЛ поступил доклад: «Неисправность устранена, левая линия гребного вала готова к работе!» Командир БЧ-5 доложил план мероприятий по испытанию упорного подшипника и ввода в строй левой линии вала. Командир ПЛ утвердил план так называемого «испытания». Специалисты электромеханической боевой части (механики) провели все необходимые подготовительные мероприятия, и испытания начались.

Старпом К. Трошин приболел, и я всю ночь простоял на вахте, поэтому эти испытания запомнил навсегда. Кстати, этот «опыт» пригодился мне, когда мы с моим братом Владиком (а он был заядлый автолюбитель и автомеханик, хотя по специальности инженер на опытном атомном реакторе в Соснах под Минском) вводили в строй двигатель его «Волги», капитально им отремонтированный.

Итак, сначала сняли левую линию гребного вала с тормозов, и винт стал вращать её под действием попутной водяной струи. А шли мы самым малым ходом под правым дизелем. Через час — полтора, убедившись, что подшипник работает нормально, не

нагревается, подключили левую линию вала в режим «винт-расход». Когда лодка идёт под дизелем, то главный электродвигатель (ГЭД) этой линии вала работает как генератор и дает электропитание на все работающие электромеханизмы и освещение. При введении режима «винт-расход» ГЭД неработающей линии вала подключают как электромотор, и на движение ПЛ работают обе линии вала, а значит, и оба винта. Подводная лодка при этом увеличивает свою скорость с 10 до 11,5 узлов. Прибавка вроде небольшая, но так как лодки ходят на приличные расстояния, то получается довольно весомая экономия расхода дизтоплива. Прошли таким манером полтора-два часа — подшипник работает нормально.

«Стоп левый мотор! Товсь левый дизель!»

Запускаем левый дизель и идем час-полтора самым малым ходом под двумя дизелями. Затем в таком же режиме идём малым, средним, полным ходом. Заключительный этап: «Оба дизеля самый полный вперед!» Через час переходим на самый малый ход в режиме «винт-расход».

Таким образом, к подъему флага, то есть, к 8.00 положение на корабле стабилизируется.

А вот уже и родной Рыбачий на горизонте! Прибыли в базу, командир ПЛ доложил комбригу о выполнении задачи. Все довольны.

На разборе учения Командующий Флотом рассказал, что командование стороны «красных» планировало нанесение удара по ОБК силами авиации. На КП флота получили донесения об обнаружении ОБК и направлении его движения от ПЛ «С-155» и самолёта-разведчика. Данные о местоположении «противника» значительно расходились — до 200 км. Кому верить? Остановились на данных авиации. Послали ударную авиацию и промахнулись. Данные ПЛ оказались точными. С тех пор во всех документах при постановке задач и оценке разведанных рекомендовалось приоритет отдавать подводным лодкам.

Понятно, что наши перипетии с упорным подшипником не стали секретом. Всё, что было связано с этим происшествием и его причинами на «С-155», стало предметом подробного разбора электромеханической службы не только бригады, но и всей 33-й дивизии. Были выработаны мероприятия по недопустимости подобного в дальнейшем. Все материалы и выводы были доведены до каждого экипажа подводных лодок дивизии. Но это было уже потом,

после окончания учения и его разбора. И я считаю это правильным. Подобными поломками и происшествиями, не связанными с гибелью людей или угрозой их здоровью, должны заниматься профессионалы, то есть люди, которые непосредственно связаны с работой техники и её неполадками. Они сумеют грамотно всё оценить, разработать и принять необходимые технические и организационные мероприятия для улучшения работы техники и оптимизации мер по её обслуживанию.

2.18. ЧТО МОЖЕТ СЛУЧИТЬСЯ, ЕСЛИ НЕ ПРИСЛУШИВАТЬСЯ К ПРЕДЛОЖЕНИЯМ ПОДЧИНЁННЫХ. ЗНАКОМСТВО С ТИМУРОМ ГАЙДАРОМ

Закрывая эпизод с подшипником на «С-155», хочу обратить внимание на вопрос доверия командира корабля к командиру БЧ-5. Здесь не должно быть неясностей даже в мелких вопросах текущей деятельности. Командир ПЛ, по моему мнению, должен полностью доверять своему механику. Вот если бы Ю. Агаджанян, вняв упрекам командира, убрал из лодки эти не очень приятные на взгляд ящики с ЗИПом, что бы мы имели? А иногда нерешение таких, относительно «мелких», проблем приводит к анекдотическим результатам. Вот пример.

Где-то в августе, после учения, я выходил в море на одной из лодок нашей бригады. Заболел старпом, и меня прикомандировали временно к этой ПЛ. Выход был недолгий, больших, ответственных задач не предвиделось. В море механик лодки пожаловался мне. Вот, вышли в море, а гальюн в третьем отсеке, где находится ЦП, неисправен. Захлопку нужно очистить, для чего надо на час—полтора загерметизировать третий отсек (разумеется, при стоянке у причала). Но командир упрямится, почему-то не дает «добро». Идем в подводном положении на малой глубине, скорость небольшая. Командиру ПЛ захотелось в туалет, и он направляется в гальюн, тот самый, неисправный, почему-то в сопровождении боцмана. И происходит то, что и должно произойти. За закрытой дверью гальюна через некоторое время что-то



*Гор. Полярный, работы на «С-155» у первого причала.
Помощник командира ПЛ в своем знаменитом «пальто».*

чмокнуло. Я в это время стоял у рубки радиометриста, неподалеку от гальюнной двери. Она медленно открывается, а там командир лодки сгорбился, его чем-то обдало, глаза залеплены, с носа что-то свисает. Картина — хоть стой, хоть падай. С одной стороны, смех разбирает, а с другой — все же командир...

Что делать? Боцман немедленно бежит в каюту командира, приносит чистую курточку, одеколон. Командир БЧ-5 несется с чистой водой и полотенцем. Привели своего начальника в божеский вид, обтерли одеколоном, и он в довольно приличном облике вышел из этого гальюна. По возвращении с моря командир приказал немедленно ввести в строй захлопку гальюна. А на это и часа не потребовалось. Третий отсек загерметизировали, дали подпор воздухом порядка 0,2—0,25 килограмма на квадратный сантиметр, и вот, работай — вода стоит ниже злосчастной захлопки. В несколько минут все зачищено, захлопка плотно прилегает своим резиновым манжетом к комингсу трубы. Всё в порядке. Что тут скажешь? Жизнь и служба учат.

В июле на флот прибыли для прохождения стажировки курсанты выпускных курсов военно-морских училищ. На «С-155» был направлен Гена Аббасов из нашего училища, которое сменило название с Первого Балтийского на Училище Подводного

Плавания. Мы с ним ещё в училище были в приятельских отношениях. Но теперь отношения переросли в дружбу, которую мы сохраняли до конца. Он в дальнейшем стал командиром головной атомной ПЛ с ЖМТ (жидкометаллическим теплоносителем), Героем Советского Союза, контр-адмиралом. Приходил ко мне из губы Долгая Западная, где стояла бригада торпедных катеров, родной брат моей жены и товарищ ещё по Минску Феликс Алексеевич Хорин. Тоже мичман — выпускник ВВМУ имени Фрунзе. Ему нравилась служба на торпедных катерах, и он был назначен командиром торпедного катера на СФ.

Всё это немного разнообразило размеренную флотскую жизнь. Периодически выходим в море на отработку различных задач обеспечения противолодочных сил флота. Выходы были короткими, продолжительностью не более пяти суток.

В конце сентября наш замполит ушел в отпуск. В один из дней Владимир Константинович заходит в кают-компанию лодки и представляет нам офицера: «Знакомьтесь, к нам на стажировку в должности заместителя командира ПЛ по политчасти направлен капитан-лейтенант Тимур Гайдар, сын известного писателя Аркадия Гайдара». Ну что ж, будем служить и ходить в море с Тимуром Гайдаром, специальным корреспондентом газеты «Красный Флот». Человеком он оказался простым, без всякого гонора, немногословным. Ближе всех он сошёлся, если можно так выразиться, с командиром БЧ-2-3 старшим лейтенантом Юрой Зеленцовым.

Юра был человеком очень спокойным, коммуникабельным. К тому же, был одинок — жена в то время находилась в Ленинграде. Кроме того, он был секретарем партийной организации ПЛ. Так что ничего удивительного, что им заинтересовался корреспондент «Красного Флота». Мы предполагали, что Т. Гайдар, кроме стажировки в должности замполита ПЛ, собирает материал как корреспондент. И не ошиблись. В ноябре—декабре в газете «Красный Флот» был опубликован материал о нашей ПЛ (естественно, без названия «С-155»), занявший два подвала на второй странице. В этой статье много внимания было уделено Юре Зеленцову как командиру боевой части, вахтенному офицеру. Это вполне понятно, если учесть, что, как мне рассказывал Юра, они вместе ехали в поезде в Ленинград — Юра в отпуск, а Т. Гайдар по окончании стажировки в Москву. На выходах в море Т. Гайдар почти все время находился на мостике ПЛ, не выпуская изо рта

трубку, но трубку пустую, без табака. Мы на это внимания особо не обращали — нравится быть на ветру и под брызгами — это его дело. Но прошло какое-то время, и боцман мне с удивлением говорит: «Так он на мостике потому, что травит, а трубкой прикрывается!» «Ничего удивительного, — отвечаю, — даже бывалые моряки, попав внутрь дизельной подводной лодки, не всегда выносят качку в сочетании со специфическими запахами — помесь отработанной солярки, машинного масла и трюмных испарений. Человек из Москвы, нечасто бывает в море. Вот он и спасается на мостике, как может. И правильно делает».

2.19. ПОСЕЩЕНИЕ СФ МИНИСТРОМ ОБОРОНЫ СССР БУЛГАНИНЫМ Н. А. ЗАВЕРШЕНИЕ СЛУЖБЫ НА «С-155»

В конце октября наша «С-155» заступила на боевое дежурство. Вот он, итог нашей работы с апреля по октябрь — можно только гордиться. Мне же подошел срок отправляться на учёбу в город Ленинград.

Заканчивается первый период моей службы на подводных лодках — очень насыщенный и плодотворный, давший мне многое для дальнейшей успешной подводной службы.

В заключение хочу коснуться одной интересной проблемы. Семьи моряков и гражданских служащих в те годы в Заполярье не были избалованы хорошим снабжением. В магазинах изобилие трески в масле, красной икры и крабов. А вот со свежими овощами, фруктами, мясными и молочными продуктами было туго. Преимущественно в сушёном и консервированном виде.

В мае 1954 года Северный Флот посетил министр обороны Маршал Советского Союза Булганин Н. А. С ним был Главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов Н. Г. В сопровождении группы офицеров они на крейсере обходили все возможные места базирования сил флота.

Все подводные лодки флота в составе 33-й КоУ ДиПЛ базировались в Полярном. Предстоящее наращивание подводных сил флота требовало расширения мест базирования.



*Посещение гор. Полярный Министром Обороны СССР
Маршалом Булганиным в 1954 году*

Прибыли в Гремиху — вот маневренный пункт базирования. Но его состояние ничуть не изменилось с июня 1953 года, когда мы этот пункт «осваивали», об этом я уже подробно рассказывал.

Затем другие пункты. Вот и губа Оленья — готовый пункт базирования, по докладам Н. А. Булганину.

Тот хмыкнул и говорит: «И что, значит, на арсенальную смазку?»

Сначала недоумение, а потом растерянность. Булганин сразу выявил основную «болячку» — а где жить семьям?

Пока шли из Гремихи, крейсер накрыл снежный заряд. В мае у нас это в порядке вещей. Снег, пурга, а министр обороны в фуражке. Срочно достали зимнюю офицерскую шапку с «крабом».

И вот в городе Полярном Н. А. Булганин идет по улице мимо Циркульного дома в серой маршальской шинели и чёрной флотской шапке. Рядом Н. Г. Кузнецов и сопровождающие. У меня есть такая фотография.

Характерен финал этого визита.

В Североморске Н. А. Булганина повели по центральной улице Сафонова. Кругом многоэтажные кирпичные дома, впереди дом офицеров.

А окружающие сопки уставлены финскими домиками, продуваемыми всеми ветрами. Булганин свернул с центрального проспекта и пошёл к этим домикам. А там его окружили женщины с детьми — семьи офицеров — и давай ему все выкладывать. Дети есть, а молока и продуктов нет...

Н. А. Булганин всех внимательно выслушал. Заверил окружающих, что примет все меры для исправления создавшегося положения.

Не знаю, какой он политик. Но он оказался человеком слова. Я во время его визита был в отпуске. А когда вернулся в начале июля, не поверил своим глазам. В магазинах Полярного были свежие овощи, фрукты, мясные продукты. Даже на лодку при выходе в море выдавали бараньи тушки, обёрнутые во что-то вроде марли, но жестче и с более крупными ячейками. Матросы прозвали их «бараны в штанах». На дизельных лодках не было холодильных камер. Чтобы мясо не испортилось, эти тушки складывали в носовой надстройке.

Перед погружением давалась команда: «Баранов в штанах — в провизионку!» Кок и провизионщик забирали тушки и несли их в провизионную выгородку.

Всплыли — команда: «Вынести баранов в штанах!», и все повторялось. Команда смеётся, а смех — эмоция положительная.

В конце октября старший помощник командира К. Трошин был назначен командиром вновь строящейся ПЛ. Вместо него на «С-155» назначен старшим помощником командира старший лейтенант В. Н. Чернавин, окончивший классы командиров ПЛ.

Начало занятий на ВОЛСОК — 15 ноября, но впереди октябрьские праздники, а у моей жены — день рождения. Владимир Константинович выдал мне предписание с 4 ноября. При этом ещё извинился, что не присвоил мне звания капитан-лейтенанта ввиду того, что новый министр обороны Маршал Г. К. Жуков приостановил присвоение воинских званий до особого распоряжения.

Я его поблагодарил, робко заметив, что мне ещё и срок на новое звание не вышел. Итак, четвёртого ноября 1954 года я покинул родной экипаж «С-155» и тронулся в путь в г. Ленинград.

Что-то меня ждёт впереди?

Глава 3.

КОМАНДИРСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ ВОЛСОК

3.1. ВПЕЧАТЛЯЮЩЕЕ ПАЛЬТО. КОНФЛИКТ ИЗ-ЗА «ГЛАВНЫХ УДАРНЫХ СИЛ ВМФ»

В Ленинград я приехал вечером 5 ноября, 6-го отметили с женой её 22-летие.

Начало занятий на классах 15 ноября. Прибыть надлежало тринадцатого. Оставалась свободной почти неделя. За это время мы совершили вояж в Минск, чтобы забрать кое-какое совместное имущество, а главное, радиоприёмник «Беларусь-53». В 1953 году в нашей стране были выпущены первые после войны радиоприёмники высшего класса: «Мир» — производства РСФСР и «Беларусь-53» — производства Минского радиозавода. Нам на свадьбу в мае 1953 года родители подарили «Беларусь-53». Сооружение довольно приличных размеров в деревянном корпусе, но звучание изумительное. Звук сильный и очень «глубокий». Для жилья сняли комнату у родственников моего друга Толи Хохлова на улице Ракова. Место прекрасное — центр города, рядом театры, кинотеатр «Родина», Елисеевский магазин. В общем, все условия для учёбы и отдыха.

13 ноября слушатели Высших ордена Ленина офицерских специальных классов (ВОЛСОК) прибыли для начала занятий. Ранее

офицерские классы подводников размещались в Учебном отряде подводного плавания (КУОПП) на Васильевском острове. Я рассказывал об учёбе на этих классах после окончания училища. Но в 1954 году подводников из КУОППа перевели. Минно-торпедный факультет перевели в наше училище, которое стало называться Училищем подводного плавания имени Ленинского Комсомола.

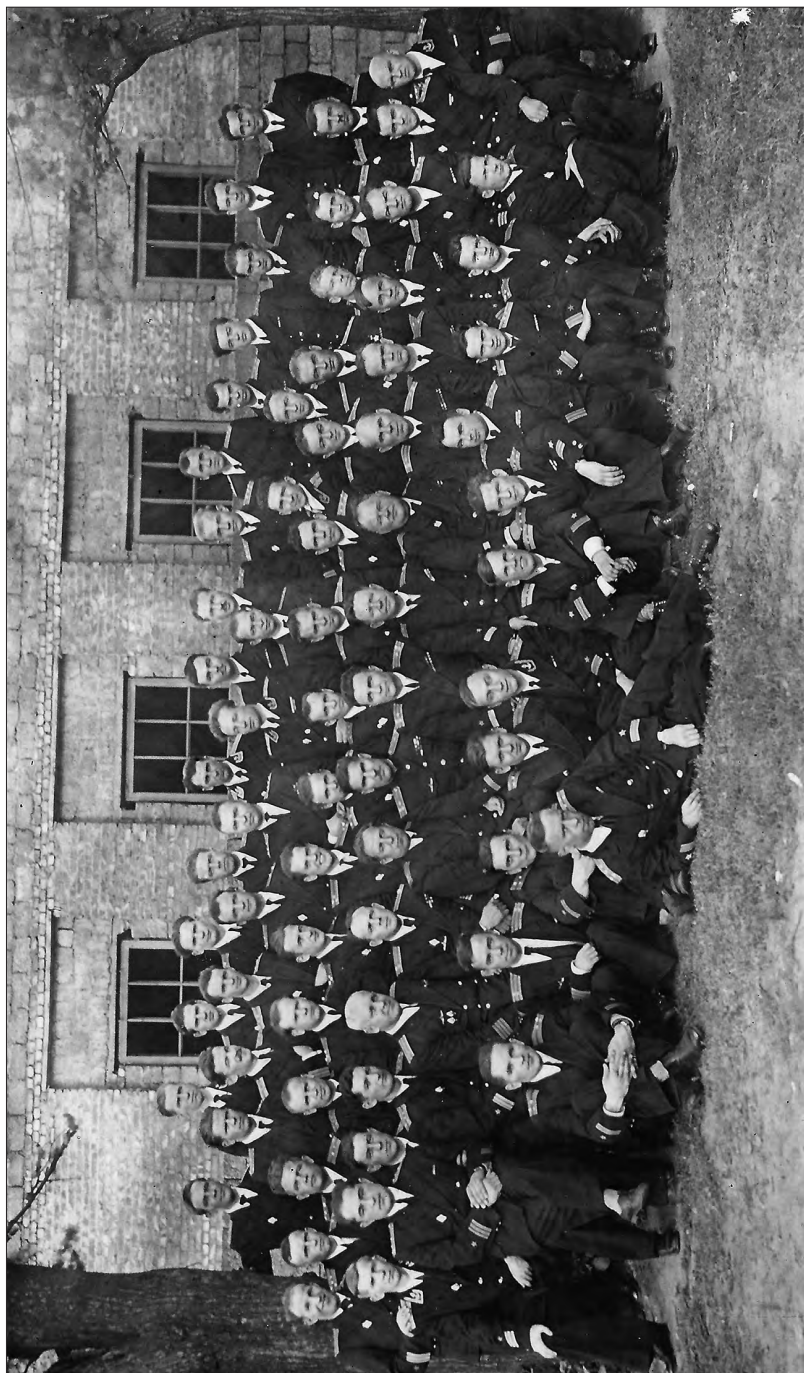
Факультет подготовки командиров подводных лодок перевели в ВОЛСОК, расположенный на Охте, на правом берегу Невы, напротив Охтинского моста — очень красивое здание с колоннами. Перевод был совершён в срочном порядке, как это принято было в наших Вооружённых силах.

Места в основном учебном корпусе не нашлось. Классы командиров ПЛ (два класса по 25 человек) разместили в здании общежития офицерского состава. На втором этаже — секретная часть, на третьем этаже наши два класса, четвертый и пятый этажи — общежитие офицеров-холостяков и офицеров иностранных флотов (о них я расскажу в дальнейшем).

При докладе заместителю начальника факультета о прибытии он как-то странно осмотрел меня и пригласил своих подчинённых в кабинет. Зашли два капитана 1 ранга, он говорит: «Посмотрите-ка!» и поворачивает меня «вокруг оси». Я только тогда понял, в чём дело. По нашим нормам снабжения офицер имел право носить плащ-пальто. Но оно не выдавалось, как, например, шинель или китель. Офицер шил плащ-пальто за свой счёт. На Севере, с учетом климатических условий, многие офицеры шили не плащ-пальто, а пальто из хорошего материала с подкладкой из ваты или ватина. Я тоже поддался этому течению и сшил себе хорошее тёплое пальто. Офицерам флота разрешалось на шинели носить пристёгивающийся черный каракулевый воротник. Я его тоже заимел и носил, как на шинели, так и на пальто — тепло, удобно и вид приличный.

Вот это-то пальто и привлекло внимание начальства. Оно внимательно рассмотрело мою «обмундировку» и дало оценку: «Впечатляет». Но рекомендовало мне во время учёбы на классах пальто не надевать — для исключения неприятностей с командованием классов и военной комендатурой города Ленинграда. Что я и выполнил с не очень большой охотой.

Когда собрались все 50 человек — распределились по классам. Многие оказались моими знакомыми. А так как подводники уже



Выпускники подводных классов ВОЛЖСКОГ ВМФ 1955 года

по роду своей службы очень коммуникабельны, у нас сложился дружный товарищеский коллектив.

В основном старшие лейтенанты и капитан-лейтенанты, два или три капитана 3 ранга. Часть из них пришла с надводных кораблей. Многие стали моими товарищами. Дима Березовский — впоследствии командир головной ПЛ проекта 667А, Герой Советского Союза, контр-адмирал. Валя Рыков — впоследствии Герой Социалистического труда. Андрей Ефременко — первый командир ПЛ радиолокационного дозора. Витя Берковченко, Володя Шакуло, Вадим Власов и другие. Но и с остальными частенько приходилось встречаться в ходе дальнейшей службы. И всегда сохранялись товарищеские отношения.

Прежде всего, определились с начальством. Начальником командно-подводного факультета ВОЛСОК был назначен контр-адмирал Головачёв Владимир Иванович. Его хорошо знали тихоокеанцы как командира Порт-Артурской бригады ПЛ. Отзывы самые положительные. Действительно, это был культурный, грамотный человек, опытный подводник, внимательный и чуткий воспитатель. Вот таких начальников в армии и на флоте называют «батя».

Начальником ВОЛСОК был в то время вице-адмирал Курников Л. А., надводник, служившие с ним на флоте офицеры отзывались о нем неплохо. Значит, с этой стороны всё в порядке.

Начались занятия. Так как я и некоторые из слушателей прошли двух с половиной месячное обучение в КУОППе в 1952 году, то преподавателей мы знали и ценили, особенно капитанов 1 ранга Савицкого, Матиясевича, Игнатьева. Жалели, что часть преподавателей, такие как капитаны 1 ранга Лисин, Лончих, Доронин, ушли с офицерскими классами в ВВМУПП. Особенных трудностей в учёбе не было, а работать приходилось много. Но так как все это было, как говорится, «в охотку», то к получению знаний мы относились с большим желанием, проявляя инициативу и заинтересованность. Учебные дни летели незаметно, один за другим.

Правда, сначала получился небольшой «скандал». При проведении занятий по теме «Тактика военно-морского флота» преподаватель заявил: «Основной ударной силой ВМФ являются линейные корабли. Подводные лодки — обеспечивающие силы».

И это в 1954 году, через 9 лет после окончания Второй мировой войны! И говорит это преподаватель, который сам был команди-

ром подводной лодки. Правда, затем он служил на надводных кораблях, в том числе и на линкоре. Наша молодая аудитория буквально взорвалась. Ведь мы пришли с флотов, где ясно ставилась задача главным силам ВМФ — подводным лодкам и авиации. Но не тут-то было! Естественно, споры, возмущение.

Дело дошло до начальника ВОЛСОК вице-адмирала Курникова Л. А. Затем из Москвы из Управления боевой подготовки ВМФ прибыл начальник отдела этого управления, отвечающий за программы обучения на ВОЛСОКе. Но он занялся не разрешением возникшей проблемы, а поиском «зачинщиков». Правда, дружная семья подводников ни на какие провокации не поддавалась.

Не знаю, чем бы кончился этот скандал, но тут вовремя подошел приказ министра обороны с подведением итогов за 1954 год и постановкой задач на 1955 учебный год. В нём ясно и точно было сформулировано: «Основной ударной силой Военно-Морского Флота являются подводные лодки и авиация».

Всё, немая сцена.

Начальник кафедры тактики ВМФ и ряд преподавателей этой кафедры подали рапорта об увольнении в запас.

Вот где был «застой». Пока они читали лекции и вели занятия с надводниками, проблем не было, а с нами фокус не прошёл.

В дальнейшем наша учёба проходила мирно и планомерно. В свободное время, как правило, вечер субботы и воскресенье, осваивали культурное богатство Ленинграда: театры, кинотеатры. Мы с Римулей частенько посещали танцевальные вечера в клубе ВОЛСОК. А, например, Володя Дружинин и Дженелидзе приобрели в ОФИ списанный «Виллис» по цене металлолома. Привели его в порядок с помощью запчастей из того же ОФИ, и вот вам военно-морские автолюбители.

3.2. СЛУШАТЕЛИ ИНОСТРАННОГО ФАКУЛЬТЕТА

Остановлюсь на подготовке офицеров иностранных флотов. Они обучались в том же корпусе, что и мы, жили в общежитии по соседству с нашими холостяками. У нас была общая сек-

ретная часть, где частенько наши пути пересекались. Поэтому какие-то сведения мы получали.

В 1954 году на ВОЛСОКе обучались 25 китайцев и по пять человек из ГДР, Польши и Румынии. Наиболее трудолюбивыми и упорными в учебе были китайские офицеры. В тёмно-синих кителях и брюках, преимущественно дети секретарей райкомов, председателей райисполкомов и так далее. Вадим Власов как-то спросил, почему в Китае все ходят в одинаковых синих одеяниях типа нашей флотской робы. Они отвечают, что товарищ Мао сказал — наша страна пока очень бедная. Когда поднимем уровень жизни народа, тогда и будем думать о красивой одежде. Все они члены КПК. Очень крепкая партийная дисциплина, развита критика и самокритика.

Когда проводили первое партийное собрание, случился небольшой казус. Начальником курса и замполитом у них были наши офицеры в звании капитанов 1 ранга.

Начали собрание, идут выступления, время 22.00 — пора ложиться спать. Но оказывается, у них каждый должен выступить не менее двух раз. Если время подошло к концу — они предлагают перенести собрание на следующий день. У нас тихая паника — а как же занятия на следующий день?

Никакие доводы и увещевания не подействовали — продолжили собрание на следующий день. Все выступления конкретные, критикуют друг друга и себя в том числе. Несмотря на затруднения со знанием русского языка, все окончили курс успешно.

Упорными в учёбе были немцы. По странному стечению обстоятельств один из обучающихся немцев во время войны был боцманом на подводной лодке. А на противоположном факультете учился офицер, который в то же время был матросом на нашем противолодочном катере. В разговорах они установили, что наш катер бомбил их лодку. А теперь бывшие противники обучаются рядом друг с другом.

Приближаются выпускные экзамены. Идут заключительные занятия. Наиболее ценные навыки получены мною в вопросах тактики действий лодок и в выполнении торпедных атак. Экзамены сдал успешно, получил диплом с отличием. А главное, назначен старшим помощником командира своей «С-155»!

Предел мечтаний!

Прощаемся с Ленинградом, едем в отпуск, а затем в Полярный.

Из отпускных впечатлений запомнился рассказ о Шпицбергене. С нами в купе ехала семья — муж и жена, работавшие на угольной шахте на острове Шпицберген. Они живут там в русской «колонии». Деньги наши там не ходят — зарплата откладывается на сберкнижку в Союзе. А для жизнеобеспечения работающих в ходу «шпицбергенский рубль». Нам даже подарили на память такую шпицбергенскую купюру.

Глава 4.

СЛУЖБА НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ «С-342»

4.1. СКОЛАЧИВАНИЕ ЭКИПАЖА. ОТРАБОТКА ЗАДАЧИ № 1 В СЕВЕРОДВИНСКЕ

Отпуск закончен. Вот и родной Полярный. Часов в 18.00 высадились с женой на Гаиновском причале. Она осталась на месте, я — в свой экипаж «С-155».

Надо решить вопрос с жильём. Встретил меня Юра Зеленцов. Оказывается, Володя Чернавин (старпом, которого я должен сменить) заболел, лежит в лазарете, жена его ещё не приехала. Пошёл к нему в лазарет. Он дал мне ключи от своей квартиры. На первые несколько дней вопрос решён. А дальше — видно будет.

На другой день в кадрах мне объявили новое решение по моей дальнейшей службе. В этом году прибыло много офицеров с классов. Среди них бывшие старшие помощники командиров эсминцев, капитаны 3 ранга, прослужившие по пять—шесть лет. Решено их назначать на действующие лодки. А молодых бывших помощников командиров со сроком службы 3—4 года направить на укомплектование экипажей строящихся лодок. И я уже назначен старпомом строящейся в Сормово ПЛ «С-342». Командир экипажа капитан 3 ранга Жабарин Кирилл Павлович, бывший стар-

пом ПЛ «С-147», с которой в 1954 году вместе отрабатывали задачи боевой подготовки.

Представился командиру, вступил в исполнение обязанностей старпома. Прежде всего, познакомился с офицерами экипажа.

Заместитель командира ПЛ по политической части капитан-лейтенант Соколов Борис Александрович. Прибыл с надводных кораблей. Мы сразу нашли с ним общий язык. В дальнейшем стали друзьями. Жёны наши тоже понравились друг другу. Так что и семьями дружим до сих пор. Это был спокойный, вдумчивый офицер. Хорошо разбирался в людях, и в экипаже его уважали.

Командир БЧ-1-4 лейтенант Юра Николаев, командир БЧ-3 лейтенант Витя Тимошенко, командир БЧ-5 инженер-лейтенант Юра Игнатов, фельдшер лейтенант медицинской службы Володя Шалына. Как видно, все молодёжь, да и сам старпом недалеко от них ушёл в смысле возраста.

Но это и неплохо для вновь создаваемого экипажа.

У нас сразу создались товарищеские отношения, чему немало способствовал авторитет командира лодки.

Кирилл Павлович Жабарин 1921 года рождения, воевал рядом с 1941 года, много повидал за годы службы, но оставался очень простым и доступным в обращении и с офицерами, и с матросами и старшинами. Экипаж любил своего командира за уважительное отношение ко всем и, в то же время, за высокую требовательность по службе.

В таком вот составе приступили к выполнению первоочередной задачи, стоящей перед нами, — комплектованию экипажа матросами и старшинами. Набирать мы их должны были из состава экипажей подводных лодок нашей 96-й бригады. Казалось бы, какие проблемы? Вот выделили тебе приказом комбрига какое-то количество матросов и старшин таких-то специальностей из состава экипажа такой-то подводной лодки — иди и забирай их.

Но не всё так просто.

Если с матросами все проходило более или менее гладко, да и то — смотря по какой специальности, то со старшинским составом — командирами отделений и старшинами команд — споры не затихали на всех уровнях. Отдающие стремятся оставить себе наиболее грамотных и хорошо подготовленных. Мы же стремимся побольше получить их себе и избежать так называемого «брака» (на тебе боже, что нам не гоже). Здесь во весь рост встаёт пробле-

ма единства и борьбы противоположностей. Поэтому комплектование экипажа и занимало несколько недель, а то и месяц. К декабрю экипаж был сформирован.

Теперь наша задача — сколачивание экипажа и подготовка его к приёмке подводной лодки на заводе. Решение этих проблем предусмотрено в задаче № 1 КПЛ. Экипаж строящейся лодки может её отработать только на какой-нибудь из действующих ПЛ.

Командование решило направить нас в г. Северодвинск, чтобы отработать эту задачу на одной из базирующихся там подводных лодок.

До свидания, Полярный.

Жёну отправил в г. Ейск. А жили мы до этого в квартире уехавшего в отпуск флагмана нашей бригады капитан-лейтенанта Стаса Свирина. Прекрасного товарища, грамотнейшего офицера. В дальнейшем — контр-адмирала, доктора военно-морских наук, профессора, занесённого в книгу «Знаменитые люди Санкт-Петербурга».

Мы с ним неоднократно встречались в ЦНИИ ВМФ в Петергофе по работе.

В начале декабря прибыли в Северодвинск.

Командир Беломорской военно-морской базы (БелВМБ) прикомандировал нас к бригаде ремонтирующихся ПЛ. Лодки бригады стояли на заводе «Звёздочка». Разместить экипаж там было негде. Нам приходилось жить в казарме бригады строящихся ПЛ в г. Северодвинске, а для отработки задачи совершать шестикилометровые переходы на остров Ягры, где расположен завод и стояли лодки бригады. Зимой это мероприятие вызывало много проблем, особенно при пурге или сильном морозе.

К новому году один из трюмов теплохода «Прончищев», стоявшего в заводе «Звездочка», был переоборудован для жилья матросов и старшин экипажей лодок. Наш экипаж туда и переместился. Офицеров разместили по каютам стоящих там кораблей БелВМБ. Я жил на эсминце «Грозный» в каюте с начальником РТС корабля.

С перебазированием на «Прончищев» отработка задачи № 1 на одной из лодок бригады пошла значительно быстрее.

Зима стояла суровая, корабли вмёрзли в лёд, по которому для сокращения расстояния можно было переходить с одного причала на другой. Напротив нашего эсминца у пирса стояла также вмёрзшая в лёд «Б-5», старая ПЛ типа «К», ещё довоенной постройки.

При производстве сварочных работ в надстройке лодки загорелась краска, которой на прочном корпусе за долгие годы накопился достаточно толстый слой. А рядом баллоны с воздухом под давлением в двести килограмм на кв. см. Если бы эти баллоны рванули, мало бы не показалось.

Объявили пожарную тревогу.

С близстоящих надводных кораблей, в том числе и с нашего эсминца, на борьбу с пожаром ринулись пожарные партии. По льду это заняло несколько минут. Общими усилиями пожар был быстро потушен. Но надводники недовольно ворчали: «Вечно на этих лодках что-нибудь случается, а нам беспокойство».

Прошло пару недель. На «Б-5» был завершён ремонт правого дизеля. Решено было его запустить для проверки качества ремонта. Дизель ремонтировали более полугода. Поэтому запуск получился с очень громким «Бух», как от взрыва. С выделением целого облака чёрного дыма. На кораблях немедленно была объявлена «пожарная тревога».

Но пока пожарные партии продвигались по льду, облако дыма рассеялось, на корпусе лодки никаких признаков пожара, лишь небольшой дымок из выхлопного отверстия работающего дизеля. «Уж эти подводники, чёрт их разберет, где у них пожар, а где работающий дизель!»

Такие раздражённые реплики услышал я, когда пришёл на свой эсминец ужинать.

После отработки и сдачи задачи № 1 нам предстояло отработать элементы, входящие в задачу № 2. Но для этого нужна плавающая лодка. Поэтому в середине февраля наш экипаж переместился по железной дороге в г. Полярный.

4.2. ОТРАБОТКА ЗАДАЧИ № 2. МНЕ 25 ЛЕТ. ПОЛУЧЕНИЕ ЗВАНИЯ КАПИТАН- ЛЕЙТЕНАНТ. ПЕРЕЕЗД В СОРМОВО

Началась плановая отработка задачи № 2, длившаяся до второй половины апреля. Задачу мы сдали на одной из лодок с оценкой «хорошо», и в конце апреля экипаж «С-342» по железной

дороге отправился в г. Сормово для приёма своей подводной лодки.

За этот период пребывания в Полярном запомнилось два эпизода.

С прибытием экипажа в Полярный направилась сюда и моя жёнушка. Значит — поиски жилья. Ничего подходящего не находилось. Узнав об этом, мой хороший знакомый Лёня Жук предложил комнату в бараке — сам не живу, а жена не едет. Посмотрел — барак за баней почти в Старом Полярном, шесть комнат. Комната — напротив входа окно, слева у стены полутораспальная железная кровать. Справа — кирпичная плита, она же и обогреватель. Зазор между плитой и кроватью — 0,7 метра. Маленький столик и пара табуреток. Раз печное отопление — нужны дрова. Добыл и их — отходы от тары при получении продуктов. Встретил свою Римулю, привёл в жильё — надо обогреться. Заложили дрова, занялся огонь, но дым пошёл не в трубу, а повалил в комнату. Пришлось открывать в окне большую форточку. Жилье, как курная изба. Пришлось подключать к обогреву электроплитки.

31 марта мне исполнилось 25 лет.

Гости — Толя Хохлов, командир МПК. Они базировались в Тюва-губе, готовились к переходу на ТОФ Севморпутём.

Витя Матвеев, один из одноклассников Феликса, брата жены, командир тральщика в Полярном.

В «Циркульном» из спиртного только коньяк КВ или КВВК да портвейн. В продаже оказались солёные помидоры. Взял коньяк, бутылку вина и ведро солёных помидоров. Отметили мой 25-летний юбилей. Стол самый скромный. Я с удовольствием «пользовал» помидоры и, как белорус, «бульбу». Толя же, как ленинградский интеллигент, — только лимончик. Проводили его в Тюва-губу. Утром, как огурчик, прибыл на подъём флага.

Через пару дней звоню Толе. А мне отвечают, что старший лейтенант Хохлов в лазарете.

— В чём дело?

— Расстройство желудка.

Вот тебе и последствия чисто лимонной «диеты» при коньячном столе. Может, причина и в чем-то другом, но мы припечатали ему этот «диагноз» и долго острили по поводу «закуски поинтеллигентски».

Маршал Жуков Г. К. при назначении его министром обороны приостановил в 1954 году присвоение очередных воинских званий. И вот через два года, в апреле 1956-го, этот запрет им же снят.

У меня и командира БЧ-5 сроки присвоения воинских званий вышли. Кирилл Павлович написал представления на обоих, но нужно было срочно их оформить в официальном порядке, потому что экипаж вот-вот должен был направиться в Сормово.

Нам повезло, что мы располагались в своей бригаде. Я хорошо знал начальников РСЧ (распорядительно-строевой части) и бригады, и дивизии.

Обратился к ним, и они в один из вечеров, после 18.00, засели в канцелярии нашей бригады и буквально за 20—25 минут изготовили все необходимые документы на основе представления нашего командира.

На следующий день Кирилл Павлович получил заключение у комбрига. Документы ушли в штаб дивизии, там тоже не залежались. В итоге, к моменту нашего убытия в Сормово мне было присвоено воинское звание капитан-лейтенант, а Юре Игнатову — инженер-старший лейтенант.

Я подчеркнул ход этого события, так как в дальнейшем смогу продемонстрировать, что могло бы получиться, не прояви мы должной «инициативы».

4.3. СОРМОВСКАЯ БРИГАДА.

ПЕРВОЕ ДИСЦИПЛИНАРНОЕ ВЗЫСКАНИЕ, ПОЛУЧЕННОЕ МНОЮ

Переезд в Сормово прошел спокойно. Экипаж ПЛ «С-342» вошёл в состав бригады строящихся лодок. Штаб и казармы для экипажей располагались в двух—трех километрах от завода «Красное Сормово». Экипажи на завод и обратно передвигались в пешем строю.

Само Сормово в районе штаба бригады представляло собой городок полусельского типа. Одноэтажные деревянные дома, утопающие в цветах и зелени садов. Жители с удовольствием сдавали офицерам комнаты. Моя Римуля облюбовала домик почти

напротив штаба, что было очень удобно — далеко ходить не надо. Если что — рассыльный через десять минут уже стучится в дверь. Всё было бы хорошо, если бы...

Меня, как старпома вновь прибывшего экипажа, в ближайшее же воскресенье определили дежурным по бригаде. Я внимательно изучил инструкции, ознакомился с обязанностями дежурного по бригаде. Получил инструктаж у начальника РСЧ бригады старшего лейтенанта Юры Иванова.

В расписании развод суточного наряда в 19.00. За полчаса до развода прихожу в бригаду, а там мечется старый дежурный.

В чём дело?

Оказывается, развод в выходные дни на час раньше, то есть в 18.00. Но я-то этого не знал, и никто меня не предупредил. Старый дежурный провёл развод суточного наряда.

Я принял оружие, надел повязку «Рцы» синего цвета, расписался в журнале приёма и заступил на дежурство, хоть и с опозданием на полчаса.

По положению о службе на разводе суточного наряда присутствуют все офицеры, матросы и старшины, заступающие для несения дежурства и вахты на текущие сутки. После развода дежурная служба штаба бригады и казарм личного состава остается на месте. Дежурная и вахтенная служба подводных лодок под руководством дежурного инженер-механика отправляется на завод. Дежурный по бригаде на завод не ходит, хотя и отвечает за несение службы всего суточного наряда. И надо же так случиться, что ночью один из вахтенных на подводной лодке ушёл в самовольную отлучку.

Дежурный инженер-механик сразу же доложил мне об этом. Я спросил, какую помощь ему оказать по поиску самовольщика. Он ответил, что сами справятся. Действительно, в течение часа самовольщик с помощью дежурной службы завода был найден и доставлен в часть. Наутро при допросе он заявил, что заступающий дежурный по бригаде, то есть я, развод не производил.

Дело стало принимать опасный оборот. Начальник РСЧ Юра Иванов чуть не на коленях умолял меня не говорить, что он меня не предупредил о времени начала развода в выходные дни. Вы через месяц уйдёте, и дело с концом. А я здесь на постоянной службе, комбриг меня сживёт со света. Командовал бригадой капитан 1 ранга Иосселиани Ярослав Константинович, известный

подводник, Герой Советского Союза. Человек очень строгий и требовательный. Я не выдержал и согласился выручить Ю. Иванова.

И тогда весь праведный гнев был обрушен на меня. В приказе по бригаде я был предупрежден о неполном служебном соответствии. Первое дисциплинарное взыскание за четыре года офицерской службы. Поддерживала мысль о взаимовыручке.

И второе — командир и все наши офицеры знали истинное положение дел. Надо признать, что Юра Иванов сдержал данное мне слово и никаких последствий этот инцидент в дальнейшей моей службе не имел. Всё осталось на бригаде.

Заканчивались заводские испытания. Сдаточная база завода для проведения заводских ходовых и государственных испытаний находилась в г. Баку, «на Каспии», как мы говорили. Лодку в специальном транспортном доке по Волге переводили в Каспийское море. Далее она своим ходом добиралась до сдаточной базы.

По окончании испытаний её в доке переводили по Волге и системе каналов в г. Беломорск, что на Белом море. А оттуда своим ходом в Полярный.

В 1956 году Сормовский завод открыл сдаточную базу в г. Таллинн. Это значительно сокращало маршрут перехода — отпадал целый кусок от Горького до Баку и обратно. Соответственно сокращались связанные с этим финансовые расходы. Первыми на эту сдаточную базу планировалось направить ПЛ «С-341» и «С-342».

На триста сороковых заканчивалось серийное строительство заводом «Красное Сормово» подводных лодок 613-го проекта. Последняя лодка этого проекта на Сормовском заводе — «С-349».

И здесь начались некоторые накладки. Нашей «С-342», например, не нашлось выдвижной радиоантенны «ВАН». Вместо неё поставили заглушку, и так, без ВАНа, мы закончили испытания и были приняты в состав ВМФ. Эту антенну завод нам поставил в апреле 1957 года. Для «С-349» не хватало главных двигателей — дизелей «37Д». Потом вспомнили, что когда-то на одной из строящихся на заводе лодок 613-го проекта произошел пожар, пострадали дизеля, и их заменили.

Теперь отыскивали эти два «37Д», отремонтировали и поставили на последнюю лодку серии.

Так что, как видим, при Советской власти велся строгий учёт всему.

4.4. НА ТАЛЛИНСКОЙ СДАТОЧНОЙ БАЗЕ. НОВЫЕ ОФИЦЕРЫ НА ЛОДКЕ. УЗНАЁМ О МАРИНЕСКО

Командир принимает решение — на переходе в Таллинн справимся без старпома. Отправляет меня на месяц в отпуск с таким расчётом, чтобы я прибыл в Таллинн, когда там уже будет наша «С-342».

В начале июня поехали с Римулей в г. Ейск, где жили в то время её родители. Её брат Феликс, командир торпедного катера в г. Долгая Западная, также в это время был в отпуске. Его жена Лиля — ейчанка. Вот мы вместе и «кайфовали» на берегу Азовского моря. Оно хотя и мелко, и вода в нём менее прозрачная, чем в других морях, но имеет свои плюсы. На «диком пляже» Ейска дно песчано-илистое. Этой песчано-илистой массой прекрасно отмываются любые пятна с одежды. Это мы испробовали ещё в 1953 году — свои флотские брюки хорошенько намазывали и в море же отмывали. Ткань как новенькая. Эта же смесь обладает и некоторыми целебными качествами, чем мы не преминули воспользоваться.

В начале июля приехали в Таллинн. «С-342» уже на сдаточной базе в бухте Копли-Лахт. В бухте три пирса. У одного стоит плавказарма, где поселили наш экипаж. У остальных стоят подводные лодки Таллиннской бригады строящихся и ремонтирующихся ПЛ.

Строящихся было две: «С-341» и «С-342». Мы так в паре все испытания и прошли. Председатель Госкомиссии у нас был тоже один на двоих — контр-адмирал Колышкин Иван Александрович, известный подводник, воевавший на Северном флоте, Герой Советского Союза.

А ремонтировались несколько подводных лодок проекта 615А с единым двигателем. Проблем у них было немало, вот их и определили в Таллинскую бригаду, благо в Копли-Лахт были приличные ремонтные мощности.

Командир «С-341» капитан 3 ранга В. Столбов и наш командир хорошо знали друг друга ещё с Полярного, и отношения у них были дружеские. Старпом на «С-341» капитан-лейтенант Володя Чернышов — энергичный, грамотный офицер, обладавший хоро-

шим «командным» голосом. У нас с ним ещё в Сормово наладилось полное взаимопонимание. Так что все мероприятия в ходе заводских, а затем государственных испытаний шли гладко, без сучка и задоринки.

В конце июля к нам прибыло пополнение. Командир рулевой группы лейтенант Лев Колосов и командир минно-торпедной группы лейтенант Гурген Симонян. Оба выпускники нашего училища. Командир БЧ-5 старший лейтенант Юра Игнатов добился таки перевода в какое-то НИИ. На его должность пришёл инженер-капитан-лейтенант Виктор Иванович Соболев. Гурген Симонян, родом из Кировабада, 22 года, а уже весь седой. Принёс на корабль тучу анекдотов типа «армянское радио отвечает» и игру в нарды.

Виктор Иванович — любитель рассказывать разные истории. От него мы впервые узнали о командире подводной лодки «С-13» капитане 3 ранга Александре Ивановиче Маринеско.

Он рассказывал, что стажировался перед окончанием инженерного училища имени Дзержинского на бригаде лодок в Усть-Двинске. Как-то раз в казарму пришел старший лейтенант, судя по форме одежды, призванный из запаса. Стал спрашивать о командире лодки, на которой и стажировался Виктор Иванович. Пока шли разговоры, вышел сам командир. Увидев друг друга, они бросились в объятия. Оказывается, старший лейтенант, прибывший из запаса на переподготовку, и есть А. И. Маринеско. А командир лодки — его бывший старпом.

За время своего пребывания Александр Иванович Маринеско много беседовал со своим бывшим старпомом, иногда они сильно спорили.

Всё, что описано писателем В. Кроном, мы узнали от Виктора Ивановича. В том числе и о легковой машине, перевезённой в Либаву и сыгравшей, оказывается, роковую роль в судьбе Александра Ивановича.

С командиром бригады капитаном 1 ранга И. Губановым взаимоотношения поначалу были не очень...

В ходе госиспытаний в середине августа мы уходили на две недели в Либаву для проведения ряда мероприятий, в том числе и погружения на рабочую глубину (180 метров), чего в районе Таллина, из-за относительно малой глубины моря, мы выполнить не могли. Уходим на длительный срок, а у нас на ПКЗ масса иму-

щества, особенно боцманского. Велика опасность многого недосчитаться. Принимаем решение — оставить для охраны одного толкового командира отделения — старшину 2 статьи. Когда вернулись, нас ждал большой разнос. Мы этого старшину не так оформили документально, не прикомандировали к другому экипажу приказом комбрига и т. п. Получили дисциплинарные взыскания я и командир лодки.

4.5. КАК ОРГАНИЗОВАТЬ ФИЗПОДГОТОВКУ ОФИЦЕРОВ. РЕСТОРАН «ГЛОРИЯ»

В середине 1950-х годов руководство Вооружённых сил озаботилось физической подготовкой офицерского состава. Было издано большое количество приказов и инструкций. В частности, предписывалось офицерам ежедневно проводить часовое занятие по физподготовке.

В принципе, все правильно.

Но всякое приказание должно сопровождаться какими-то мерами материального обеспечения. Все мы были не против часок подзаняться физкультурой. Тем более, что для этого отводились утренние часы. Но где занятия проводить-то: в Таллиннской бригаде экипажи жили на ПКЗ, а штаб размещался в крохотном здании.

Территория — судоремонтного предприятия, у них всё подчинено производству, тоже свободных площадей не имеется.

Но мы с Володей Чернышовым и Славой Коломийцевым (старпомом соседней лодки) обнаружили недалеко от бригады, метрах в трехстах, заброшенное футбольное поле. Кроме пары футбольных ворот (без сеток, естественно) — ничего. Но мы и этому рады.

После подъёма военно-морского флага и развода экипажей по работам и занятиям весь свободный офицерский состав — на эту спортплощадку. Разбиваемся на две команды (по «мастям» — светлые и тёмные), игра с футбольным мячом.

Никаких правил — мяч можно бросать, носить, бить ногами, главное — забросить его в ворота соперника.

Защита тоже ничем не ограничена, игрока с мячом можно толкать, повалить — любым способом, кроме ударов, конечно, отнять мяч.

Играли с азартом.

На поле все равны — старпом и командир группы, лейтенант и капитан любого ранга. Никаких серьёзных травм, в крайнем случае — ссадина или небольшой синячок.

Правда, однажды Слава Коломийцев после столкновения со мной, почувствовав боль в боку, обратился в санчасть. Оказалась трещина ребра. Но это единственный случай за всё время. Бывали забавные картинки — толпа игроков мечется с мячом, а от них отделяется пара — один гонится за другим, считая, что получил незаслуженный толчок, пинок или удар.

Но все быстро приходят в себя, ситуация никогда не доходила до действительных схваток. Физические нагрузки мы получали очень высокие. После окончания — все в душ.

Популярность этой «игры» ширилась. Ведь количество игроков не ограничивалось.

Иногда команды были по 5—6 человек, а иногда численность достигала двух десятков. Командиры лодок в этом как-то не участвовали. Командир «С-341» капитан 3 ранга В. Столбов разок попробовал, и всё.

Так всё развивалось, пока нашими «играми» не заинтересовалось командование бригады. Где-то в конце августа или начале сентября заместитель командира бригады капитан 1 ранга И. Софьин посетил наше «спортивное поле». Сначала смотрел, а потом его захватил азарт, и он ринулся в гущу играющих. Но в данном случае, как говорится, «азарт затмил разум».

Разве можно сорокалетнему без всякой подготовки влезать в толпу разгорячённых 21—27-летних «бойцов»?

Через несколько минут он буквально «выпал» из гущи орущих и несущихся в сторону очередных ворот «спортсменов».

Прихрамывая, пошел в штаб и доложил комбригу, что офицеры занимаются чёрт знает чем, не избежать тяжёлых травм и связанных с этим неприятностей.

Последовал приказ: «Прекратить!»

На этом спортивная подготовка офицеров бригады завершилась. Да и нам осталось недолго пребывать в её составе. Предстоял переход домой — в Полярный.

Рассказывая о Таллинне, офицеры бригады очень хвалили ресторан «Глория», отмечая его оригинальность. Танцевальный зал там имеет зеркальный потолок. При старом режиме вроде бы и пол был зеркальным. В одну из суббот решили побывать в этом знаменитом ресторане. Кирилл Павлович с женой Надей, Борис Александрович с женой Верой, Юра Николаев с Ритой, я с Римулей. Собралось человек десять. Заказали стол и около 20.00 за этим столом и расположились. А на нем приличное количество различных блюд и закусок.

Танцевальный зал располагался в отдельном помещении, так что оркестр не «глушил» посетителей за столиками. Римма обратила мое внимание — в зале было несколько столиков на двоих. Молодой человек с девушкой, за одним из этих столиков, заказали бутылку шампанского, фрукты и весь вечер танцевали. Мы тоже присоединились к танцующим.

Признаюсь, я любил танцевать, тем более, что в Подготовительном училище нас этому делу хорошо обучили. Действительно, потолок в танцзале был зеркальным. В 23.00 в танцзале потушили свет, и музыканты покинули его.

А у нас стол почти не тронут, закусок и блюд — гора! Зазвучали тосты и здравицы. Мы и не заметили, как прошло минут сорок или пятьдесят.

И вдруг, оркестр вновь занял свои места, танцзал осветился и зазвучала такая музыка! Мы лихо протанцевали почти час. Как нам потом объяснили, этот час в «Глории» назывался «Эстония для эстонцев».

Нужно отметить, что большая часть танцующих в это время были люди среднего и даже пожилого возраста, и большинство эстонцы. Все они веселились от души и нас встречали улыбками, выражали свое благорасположение. Так что наш «семейный вечер» удался на славу и запомнился надолго.

А мы с женой сделали для себя соответствующие выводы и неоднократно бывали в «Глории». За парным столиком заказывали бутылочку вина, фрукты и от души веселились, всегда принимая участие в «Эстонии для эстонцев».

Кстати говоря, за все время пребывания в Таллинне никакого неприязненного отношения со стороны жителей города мы не наблюдали. Комнаты снимали у эстонцев. Мы с Римулей жили в семье рабочего, и отношения с хозяевами были прекрасными.

4.6. КАТАСТРОФА С «М-200». ПОТЕРИ НАШЕГО ВЫПУСКА. ПЕРВАЯ ПОПЫТКА ВЕРНУТЬСЯ В ПОЛЯРНЫЙ

К сожалению, наш уход из Таллинна совпал с трагедией. Подводная лодка «М-200», шедшая из Палдиски к нам в Копли-Лахт, столкнулась с эскадренным миноносцем «Степennyй» и затонула. Лодка легла кормой на грунт.

Носовая часть осталась неповреждённой.

В первом отсеке оказалось пять человек во главе с командиром БЧ-3 (он же помощник командира) старшим лейтенантом Славой Колпаковым, моим однокашником. Они отдали носовой аварийный буй, через который была установлена связь с аварийно-спасательной службой. Колпаков готовил личный состав к выходу из лодки через люк первого отсека, благо расстояние от него до поверхности было не более 25 метров. Но руководство спасательной операцией заверило его, что лодку быстро оттащат на ближайшую отмель с таким расчётом, чтобы носовая часть лодки вышла на поверхность. При этом не было принято во внимание, что море не подчиняется планам руководящих товарищей.

Пока готовили спасательные и буксирные средства, разыгрался шторм, буй оторвало. Колпаков принял решение выходить через люк отсека. Но люди были уже сильно истощены, и выход не удался.

В первом отсеке все погибли.

Таким образом, погиб весь экипаж лодки, в том числе начальник штаба Палдисской бригады лодок капитан 2 ранга Штыков Ю. П. Мы его хорошо знали. Он до этого командовал лодкой на 162-й бригаде в Полярном.

Погиб и Слава Колпаков. Это была уже четвёртая гибель среди наших ребят, выпускников 1 БВВМУ 1952 года.

Первым погиб в марте 1954 года старший лейтенант Женя Гентцельт, командир БЧ-2-3 КПЛ «С-104» (вместе проплавали кампанию 1953 года). Лодка готовилась к переходу на Тихоокеанский Флот и стояла в Росте на СРЗ-35.

Был отлив, он спускался по сильно наклонённому трапу на лодку, сорвался и упал в воду, при этом ударился головой и захлебнулся.

Вторым был старший лейтенант Валя Голубев. По окончании училища был назначен штурманом на «С-102» нашей 162-й бригады.

Но не сложились отношения с командиром лодки, по ходатайству которого Валю списали с лодки и назначили командиром большой десантной баржи (БДБ) — немецкий трофей.

В 1954 году при проведении учения по высадке морского десанта на борт БДБ была принята стрелковая рота во главе с командиром батальона. К сожалению, опять подвела погода. На переходе к месту высадки десантный отряд попал в шторм. Носовая аппарель старой БДБ при очередном ударе волны самопроизвольно отвалилась. Баржа стала тонуть. Валя Голубев отдал свой спасательный пояс комбату, а сам погиб.

Командующий флотом адмирал Чабаненко А. Т. на разборе происшествия отметил, что плохо знаем людей.

Старшего лейтенанта В. Голубева считали плохим офицером, а он оказался совершенно не таким, как его характеризовало командование. Вёл себя геройски, как настоящий коммунист.

Третьим погиб старший лейтенант Петя Алексеев. ЭОН-54 (экспедиция особого назначения) переходил на ТОФ Северным морским путём. В его составе была ПЛ 613-го проекта, командиром БЧ-3 на которой был Петя Алексеев. Лодка шла в надводном положении. Большого волнения не было, зато шла приличная зыбь. При очередном выходе на мостик командир лодки обнаружил отсутствие вахтенного офицера, которым и был П. Алексеев.

Я думаю, что его «вымыло» за борт зыбью, волна которой бывает очень коварна. Незаметно как бы «подкрадывается» снизу и выносит тебя за борт, как было у нас на «С-155» при переходе из губы Териберской на рейд Могильный. И вот теперь четвёртая жертва. Да, море не шутит — за четыре года четырех наших ребят забрало.

Наши «С-341» и «С-342» успешно завершили государственные испытания и были приняты в состав ВМФ. На кораблях подняли флаг и гюйс. Пора и домой, на Северный Флот.

В середине сентября покинули бухту Копли-Лахт и направились в Ленинград. Шли в кильватерном строю — «С-342» за «С-341». Вот уже и Кронштадт, далее по каналу в Ленинград.

Наша лодка шла почему-то быстрее «С-341»-й. Кириллу Павловичу надоело всё время «замедляться». Человек он был азартный. «Давай обгоним!» — «Есть!» Винт-расход, подкрутка, и

не спеша вышли вперед. Ленинградским каналом шли уже впереди. Если бы знали, к чему приведет этот обгон!

Вошли в Неву, швартуемся прямо к набережной напротив ВВМУ им. Фрунзе. Швартовка сложная, течение быстрое, ухо держи востро! Командир решил для надёжности командовать носовой швартовой командой, а мне поручил руководить действиями кормовой.

Как в воду глядел!

Вот нос подошёл к гранитной набережной, и вдруг доклад: «Вышло из строя управление вертикальным рулем!» В одно мгновение мы оба громовыми «командами» подстегнули швартовщиков, те в доли секунды выполнили всё необходимое, и лодка плавно «прилипла» к набережной Невы. Доли секунды отделяли нас от непоправимого. Отёрли пот, обменялись взглядами и ...

«Подать трап!» А на набережной большая толпа глазающих граждан и гражданок. Нечасто можно увидеть, как подводная лодка швартуется к набережной Невы. Интересно! Наши «громовые» приказы привели многих в смущение, но сами же любопытствовали!

Через некоторое время к нашему борту пришвартовалась «С-341». Всё, прибыли в Ленинград, ждём дальнейших указаний. На следующий день «С-341», как стоящая крайней, получила приказание следовать в район девятой ГЭС для постановки в транспортный док. Мы остались ждать своей очереди.

4.7. КРОНШТАДТ, ЛИБАВА, БАЛТИЙСК

Иона наступила, получаем приказ: «Следовать в Кронштадт!»

А как же Полярный?

Но спорить не с кем. В Кронштадт, так в Кронштадт! И только там узнали, что ЭОН-56 из-за тяжёлой ледовой обстановки на Севморпути не прошёл.

Часть лодок вынуждена была вернуться в Полярный. А он не резиновый, число стояночных мест не увеличишь волевым приказанием.

Принято решение: все лодки, не успевшие войти в Беломоро-Балтийский канал, оставить зимовать в базах Балтийского флота. И первыми оказались мы!

Да, вот тебе и обогнали Столбова!

В Кронштадтской бригаде подводных лодок нас встретили, как родных. Ещё бы! Новенькая лодка, только что с завода, — вот это подарок! В казарме выделили нам помещения для команды и офицеров. Условия прекрасные — помещения тёплые, светлые, просторные. Началось переселение.

Подводная лодка, следующая с завода, представляет собой большой плавучий склад. Оружия нет, торпедные аппараты пустые. А имущество корабельное, как я говорил ранее, особенно шкиперско-боцманское, очень солидное. На базах лодок оно хранится в боцманских кладовках. Здесь же нужно все везти с собой, плюс имущество офицеров и их семей, небольшое, но все же... Имущество матросов и старшин, которое на базе хранится в казарме. Торпедные аппараты забиты под завязку, все трюмы и выгородки также заполнены. Наш командир — человек, тёртый жизнью, хозяйственный. Так что мы имели ещё солидное количество стройматериалов для создания кладовки.

Боцманская команда немедленно приступила к строительству корабельной (боцманской) кладовой. В выделенном помещении сколачивались многоярусные стеллажи, благо казарма ещё царских времён, потолки высоченные. За пару дней все построили, имущество и вещи перенесли. Приступили к освоению жилого пространства, подготовке программ и расписания занятий, тренировок и так далее.

Но, как говорил в известном фильме «Сказание о Земле Сибирской» артист Андреев: «И только начала проясняться картина нашего счастья, как вдруг появляется Вы!»

«Вы» в нашем случае — появление примерно через восемь — десять дней приказа: «С-342» перебазироваться Либаву!

Видимо, до вышестоящего начальства дошло — а что же будет делать экипаж и подводная лодка в замерзающем на зиму Финском заливе?

И началось приведение ПЛ «С-342» и её экипажа в исходное положение. Загрузка имущества на корабль, разборка сооружений и кладовой. Так как особой срочности в приказании не просматривалось, все делалось спокойно, без спешки.



*На мостике плавбазы «Аксай» в Балтийске.
Замполит ПЛ «С-342» капитан 3 ранга Б. Соколов и старпом
капитан-лейтенант А. Евдокименко*

На третий день командир лодки К.П. Жабарин доложил по команде: «С-342» к переходу готова!» Нам запланировали переход, и мы в положенное время двинулись в путь.

В Либаве нас тоже встретили с распростертыми объятиями. Новенькая лодка, авось и насовсем оставят. И опять: сооружение кладовой, перенос имущества, осваивание территории. Здесь мы успели позаниматься и поработать на лодке. Нам даже был определён срок подготовки и сдачи задачи № 1.

Приехали семьи. Моя Римуля сняла комнату в Либаве (она же Лиепая). Я даже пару раз ночевал в ней. «Повторение — мать учения», — говорит русская пословица. Только повторение это было для нас не совсем таким, как в Кронштадте. 6 ноября была объявлена «Боевая тревога!», и нам приказано срочно следовать в Балтийск.

Грузились в спешном порядке, кладовку пришлось бросить. Хорошо, что успели предупредить семьи. И вперед, в Балтийск! Такую срочность объяснили «событиями в Венгрии», хотя в то время мы даже толком не представляли, что это за «события в Венгрии», только слухами пользовались. Я и сейчас не представляю себе, какое отношение могли иметь эти «события» к нашему «срочному» перебазированию. Думаю, это просто была «легенда прикрытия», хотя и не понимаю, для чего она вообще была нужна.

Мы же люди военные, дали приказ — выполняем без всяких «легенд».

4.8. УСЛОВИЯ БАЗИРОВАНИЯ В БАЛТИЙСКЕ. 20-Я ОБПЛ И ПЛАВБАЗЫ. МАЗУТНОЕ «ОМО- ВЕНИЕ». ШЛЮЗОВАНИЕ ЧЕРЕЗ «БАШНЮ»

В Балтийске нам определено было место швартовки и стоянки — южная стенка или причал Большого ковша. Ошвартовались.

Голая стенка, никаких строений, метров через 200—300 — канал. Я так и не понял, куда он ведёт, хотя по слухам это канал в Калининград, но проходящих судов или кораблей мы не видели. Балтийск — бывшая немецкая база подводных лодок. Наш Военно-морской Флот определил ее как Главную базу Балтийского Флота. Здесь располагался штаб БФ, стояли надводные корабли различных классов — от крейсера до тральщиков.

Подводные лодки базировались в Либаве, Даугавпилсе, Палдиски, Таллинне и других базах. За истекшие одиннадцать лет с конца войны они, может быть, и заходили иногда, но только эпизодически. Но оборудование для базирования подводных лодок частично сохранилось. Мы смогли получить электропитание с берега.

Это главное, иначе пришлось бы получать его от своих аккумуляторных батарей, периодически (через 4—5 дней) заряжая их своими же дизелями, те расходовали бы впустую свой моторесурс, а это недопустимо.

Береговых казарм поблизости не нашлось, жить экипажу пришлось на лодке. Но для нормального проживания необходима пресная вода, запасы которой на ПЛ не рассчитаны на длительное пребывание экипажа на борту. В ноябре месяце, как известно, необходима работа системы отопления. На лодках отопление предусмотрено паром с берега. И пресную воду, и пар лодка получает с берега, используя специальные шланги, подключаемые с помощью переходных муфт к береговым системам на причалах. Когда мы со своими шлангами сунулись к этим системам, то оказалось, что диаметр наших шлангов в 3—5 раз меньше диаметра береговых трубопроводов. Пришлось помотаться по береговым службам, добиваясь изготовления соответствующих переходных устройств.

Наше обращение в тыловые органы с просьбой о помывке личного состава в бане и стирке белья вызвало там большое удивление. Как так? У нас даже корабли третьего ранга (тральщики, сторожевые корабли и др.) моют экипажи и стирают белье сами. А вы же корабли второго ранга! Стало понятно, Балтийск не Пиллау, понятие о системе базирования подводных лодок здесь весьма смутное. Нам не привыкать к трудностям. В конце концов, все проблемы были решены в нужном ключе.

На следующий день к нам пришвартовалась лодка 613-го проекта, построенная Николаевским судостроительным заводом. Она предназначалась для Тихоокеанского Флота, куда должна была идти через Полярный и Севморпуть. Теперь мы вместе будем зимовать в Балтийске.

Ещё через несколько дней пришли «С-346», «С-347» и лодка постройки Ленинградского Ново-Адмиралтейского завода. В общем, собралась, как мы говорили, настоящая «сборная солянка», из которой была сформирована 20-я Отдельная бригада подводных лодок с соответствующим штабом. Жизнь налаживалась.

Одна проблема не давала покоя. Водная поверхность Большого ковша, во всяком случае, в районе нашей стоянки, была покрыта плотным слоем (толщиной в 0,5 см) мазута. На нём ходили крейсера, эсминцы, СКР 50 проекта. Всё бы ничего, но наши надводники, особенно этим отличались эсминцы, при входе и выходе из базы здорово «лихачили», разводя приличную волну. Эта волна обдавала корпуса наших лодок, после чего все борта, почти до рубки, покрывались слоем этой водо-мазутной смеси цвета «детского поноса».

Командование же требовало содержать корабли, особенно борта, в полной чистоте. Вот и приходилось после каждого такого манёвра высылать наверх часть команды с ведром солярки и деревянными швабрами с ветошью смывать эту грязь.

В двадцатых числах ноября к нам прибыла из Ростка (ГДР), где она строилась, плавбаза «Аксай». Радости не было предела. Началось переселение. Командир «Аксая» капитан 3 ранга Древаль проявил большое гостеприимство. Но плавбаза рассчитана на четыре экипажа, а нас уже было шесть. Всё разрешилось с прибытием второй плавбазы «Двина», а затем пришли из Ростка «Бахмут» и «Аяхта».

Так что мы, в конце концов, разместились уже комфортно, а не в тесноте, как было первоначально.

Бригада организована, быт экипажей устроен. Чем занять подводников? Вспомнив, что Пиллау создавалась немцами как база подводных лодок, стали искать, что же осталось от их учебной базы? После недолгих поисков выяснили, что уцелела установка подготовки подводников к аварийному выходу из подводной лодки в подводном положении: бассейн и 12-метровая башня. Решено — экипажам наших лодок заняться обучением личного состава к выходу из аварийной ПЛ. Всё шло нормально, пока дело не дошло до башни. Член экипажа в соответствующем снаряжении и с аппаратом ИДА-51 (индивидуальный дыхательный аппарат образца 1951 года) должен был подняться на башню, заполненную водой, по шкертку с мусингами спуститься на глубину 12 метров. Затем через учебный торпедный аппарат выйти в бассейн. На первом этапе выходили через шлюзовую камеру. Поднимается первая «партия» нашего экипажа — четыре человека.

Я в Полярном ежегодно проходил подготовку по программе АСС, с использованием гидрокомбинезона и аппарата ИДА-51, как и все члены экипажей действующих подводных лодок. А вот в нашем экипаже (как и в других экипажах) опыта погружения никто не имел.

Вижу — мои моряки как-то «слиняли», неуверенно жмутся друг к другу. Ладно, пойду первым, пример ведь заразителен. Пошел в воду. Надо сказать, что при погружении на глубину, начиная с 5—6 метров, давление воды на уши начинает вызывать болезненные ощущения. Для преодоления их используются соот-

ветствующие приемы и не нужно проявлять нетерпение и торопливость. Если дошел до 8—10 метров, дальше проблем нет.

Теоретически все подводники обучаются умению погружаться на глубину 25—30 метров. Но практически погружение каждый раз требует осторожности, грамотного применения «продувания» носоглотки (как на самолёте при резком изменении высоты полёта) и терпения. На шести метрах приостановился, появилась боль в ушах, особенно в правом, «продулся» — вроде боль ушла. Пошел дальше, вот уже и дно башни, далее камер-шлюз — и я в бассейне. Всё вроде бы нормально, хотя правое ухо побаливает. И погружение остальных членов экипажа прошло, как по маслу.

Все довольны, замечаний нет. Но, видимо, для меня это «примерное» погружение даром не прошло, наверное, поторопился. Значительно позже, когда я уже служил в штабе Северного Флота, при очередной диспансеризации отоларинголог заинтересовался моим правым ухом. Спрашивает, не было ли травм. Отвечаю, что нет. Странно, говорит, на барабанной перепонке рубец. Покопавшись в памяти, вспомнил погружение в Балтийске. Наверное, там повредил барабанную перепонку. Да и с семидесяти лет начал замечать, что левое ухо слышит лучше, чем правое.

4.9. КОМАНДУЮЩИЙ БФ. СБОР-ПОХОД И ВОЗВРАЩЕНИЕ В ТАЛЛИН

Заканчивая описание событий в 1956 году, хочу остановиться на одном не очень приятном явлении. Осенью 1956 года организация на Балтике была следующей: Южно-Балтийский Флот со штабом в Балтийске. Командующий — адмирал А. Головкин. Северо-Балтийская флотилия со штабом в Таллинне. По мере пребывания в Балтийске в офицерской среде передавалось нелестное мнение об адмирале А. Головкине. Резок и груб с офицерами, но совершенно иной в обращении с матросами и старшинами срочной службы. Не особенно в это верилось — знаменитый Арсений Головкин, легендарный командующий Северным флотом в годы войны. Не может он переродиться. Но жизнь и служба в

Балтийске подтверждали, что слухи верны. В нескольких случаях я лично убедился в этом.

Вот один из них. Начальство сообщило, что к нам едет Командующий флотом, построить экипажи для встречи. Лодок тогда ещё было две: наша «С-342» и вторым корпусом — лодка Николаевского завода. Плаваз ещё не было, жили на лодках. Построились: первым — черноморский экипаж, вторыми — мы. Матросы и старшины в рабочих платьях (синие «робы»), офицеры в кителях, но все в ватниках, погоны на которых не носили. Офицеры отличались пилотками — чёрными суконными с белым кантом.

Подъезжает начальственный кортеж. Командующий выходит из машины. Ему отдает рапорт командир стоящего на правом фланге экипажа, и Головка обрушивается на него с бранью и угрозами.

Во-первых, ему не понравился внешний вид экипажей. Главное же, перед самым его приездом, когда мы все уже стояли в строю на причале, очередной лихач обдал наши лодки волной с мазутной смесью. Убирать ее было некому. Но разбираться начальство не захотело, а излило свою ярость на неповинных командиров.

Затем А. Головка подошёл к верхнему вахтенному у трапа. И тут перед нами предстал совершенно другой начальник. Заботливый, как отец родной: как себя чувствуете, товарищ матрос, как у вас семья и т. д.?

Далее направился к нашему строю. Первым попался ему старпом нашей соседки, естественно, в ватнике. На повышенном тоне: «Вы кто такой?»

Ответ: «Старший помощник командира ПЛ «С-...» лейтенант такой-то!»

«Как лейтенант?»

На должности капитана 3-го ранга вдруг лейтенант! И его гнев обратился на офицеров штаба флота. Но кто из них мог ему что-то ответить? Большинство из них нас первый раз видят. Так и уехал разозлённый командующий ЮБФ.

Интересно, что, когда сняли Г. К. Жукова с должности министра обороны, большинство высоких начальников стали обвинять его в грубости, забыв, как они сами вели себя с подчинёнными.

Меня в этой ситуации больше всего возмущало такое обращение с нашими командирами в присутствии их экипажей. На флоте

было принято, что, как бы не провинился командир корабля, его при подчинённых не отчитывают. Уж в кабинете у себя или в помещении, где нет подчинённых, можно отвести душу, если так хочется.

Положительным в этом эпизоде было то, что на следующий день моему коллеге с соседней ПЛ было присвоено воинское звание «старший лейтенант». Я его знал ещё по совместной учебе на курсах в КУОППе. То есть, он выпускник 1952 года, как и я. Но я — капитан-лейтенант, а он — лейтенант. Как такое могло случиться? А получилось так. Он окончил училище, был назначен командиром группы на подводной лодке, на которую прибыл во второй половине января 1953 года. Через 5—6 месяцев назначен штурманом на другую лодку из другого соединения. Там опять присматриваются, что за офицер к ним пришёл. А тут приказ Г. Жукова в середине 1954 года о приостановлении присвоения званий. В апреле 1956 года, когда было разрешено присваивать очередные воинские звания, он — старпом на строящейся лодке в Николаеве, входящей в состав бригады строящихся лодок. Опять «новенький», в бригаде никого толком не знает.

Мы-то были в своей бригаде, все знали друг друга, да и постарались организовать «ход документов». А могли бы, как и он, остаться в своих старых званиях. Таковы плюсы и минусы быстрого продвижения по служебной линии и быстро растущего флота.

В декабре Кирилл Павлович решил отправить меня догуливать вторую половину отпуска. Новый 1957 год встречал в Минске. Знаменитая «Карнавальная ночь» и так далее. Но главное — моя мама с братом и моей женой получили новую двухкомнатную квартиру. Через шестнадцать лет после того, как сгорел в августе 1941 года наш дом в г. Кричеве, наша семья обрела, наконец, свою крышу над головой.

В начале февраля возвратился с женой из отпуска. Римма сняла где-то комнату. Я включился в подготовку своей «С-342» к выходу в море. Командование бригадой планировало в марте провести сбор-поход лодок бригады на одном из отдалённых рейдов, где лодки смогли бы отрабатывать задачи боевой подготовки.

Всё шло по плану, и где-то в середине марта бригада в полном составе отправилась в свой первый и, как можно было ожидать, последний сбор-поход. Не прошло и недели, как поступило прика-

зание: «С-342» срочно прибыть в Балтийск. Оказывается, нам необходимо идти в Таллинн, где нам поставят, наконец-то, антенну «ВАН-М». Сормовский завод где-то её всё-таки раздобыл.

А заодно провести месячный доковый осмотр, чтобы не заниматься этим на Севере. Расчет с плавбазой, погрузка имущества, и в путь-дорогу.

4.10. ТАЛЛИНН. ВСТРЕЧА В ДОМЕ ОФИЦЕРОВ. ВНОВЬ БАЛТИЙСК. ВОЗВРАЩЕНИЕ НА СФ

В последних числах марта мы подошли к Таллиннскому рейду. Там нас ожидал ледокол «Таймыр». Рейд ещё был забит льдами, но с помощью мощного «Таймыра» мы благополучно ошвартовались в Копли-Лахт.

Всё знакомо: здравствуй, бригада, здравствуйте, комбриг И. Губанов! Завод с установкой антенны не очень торопился, док освободелся лишь в конце мая. И мы закончили очередное пребывание в Таллинне в конце июня. За это время запомнились два события.

В конце апреля прибыла на экскурсию группа офицеров-лётчиков. Человек восемь полковников и подполковников. Полазали по отсекам, осмотрели каюты командира и старпома. Вышли на верхнюю палубу и спрашивают Кирилла Павловича, сколько он получает. Тот ответил.

«Что? Да за такие деньги у нас на аэродроме техники самолётам хвосты поворачивают. А в таких условиях и такие оклады? Нет, это не для нас!»

В мае, где-то в районе Дня Победы в Таллиннском Доме офицеров была проведена встреча под девизом: «Содружество офицеров армии и флота». На неё были приглашены наш замполит капитан 3 ранга Соколов Борис Александрович и я. Встреча была хорошо организована и прошла очень активно. Запомнилось выступление майора-летчика, Героя Советского Союза, летавшего на штурмовиках. Эмоционально и красочно рассказывал, как в августе-сентябре 1944 года их штурмовой авиационный корпус сорвал танковый удар немцев под Шауляем.

В воспоминаниях маршала И. Х. Баграмяна этот эпизод описан очень детально. Действительно, наша штурмовая авиация в неблагоприятных метеоусловиях разгромила два танковых корпуса немцев под Шауляем в 1944 году.

Выступил полковник Альхимович, начальник штаба мотострелковой дивизии, в которую входил полк А. Матросова, того самого, Героя Советского Союза. В ходе выступления он посетовал, что они мало что знают о флоте, да и флотские товарищи не представляют, что такое сухопутные войска в наше время. Они резко отличаются от тех, что были в 1945 году. Неплохо бы наладить взаимный обмен делегациями.

Мы с Борей очень заинтересовались этим предложением. В перерыве подошли к нему, заговорили на эту тему, тем более, что он и я белорусы. В это время к нам подошел майор, представился как корреспондент газеты «Красный флот», поинтересовался, о чем идёт разговор. Полковник радостно сообщает, что вот, земляка встретил, обсуждаем проблему взаимных контактов.

Тот выслушал, записал наши звания и фамилии. Через неделю в «Красном флоте» появилась большая статья о проведенной встрече «Содружество офицеров армии и флота» в Таллинском Доме офицеров. В центре статьи фотография: полковник Альхимович и мы с Борей. А под ней подпись: «Полковник Альхимович, капитан 3 ранга Соколов и капитан-лейтенант Евдокименко, участники встречи. Во время войны участвовали в одной операции. После войны они встретились впервые».

Хоть стой, хоть падай! Я вырезал фотографию и говорю жене: «Видишь, я, оказывается, участник войны! Надо пойти в военкомат и потребовать соответствующую медаль». Не была забыта, конечно, и «Глория».

В конце июня завершились все заводские и доковые мероприятия, в которых наш экипаж принимал самое активное участие. Особенно при проведении докования. Очистка подводной части корпуса и его покраска требовали немало усилий и нашей команды.

Думали, что отсюда — прямо к себе на Севера. Приказ же пришёл — следовать в Балтийск. Значит, что-то недорассчитались с бригадой?

Или ещё что-то надо?

Двинулись в Балтийск. Прощай, Таллинн. Перед уходом командир капитан 1 ранга И. Губанов поблагодарил наш экипаж за хорошую работу. Командиру нашему признался, что в предыдущий период нашего пребывания в составе бригады был низкого мнения относительно «С-342». В этот раз вы оказались совершенно другими, достойная команда ПЛ «С-342».

Но это и естественно.

В 1956 году экипаж только формировался. Присутствие большого количества рабочих тоже сказывалось. За прошедшие же полгода экипаж отработал ряд задач, получил хорошую подготовку и теоретически, и при плавании в море. А в личном плане — жена уговорила меня приобрести в Таллинне модный спортивный костюм — пиджак и брюки серо-бежевого цвета. С момента поступления в Подготовительное училище в июле 1946 года и до мая 1957 года я носил только форму. Гражданских костюмов никогда не имел.

В Балтийске поставили нас уже не в Большой ковш, а к причалу в том самом, «неизвестного назначения», канале левым бортом. Ни лодок, ни плавбаз, ни 20-й ОБПЛ мы в Балтийске не застали. Но штаб флота проверку готовности нашей «С-342» к переходу на СФ запланировал провести.

Проверка закончилась благополучно. Стояли мы в Балтийске около трёх суток. В последний вечер перед выходом нашего командира навестили друзья и однокашники — офицеры штаба флота и надводных кораблей. Они принесли с собой надувную лодку и небольшой бреденёк. Переправились через канал, так как там, по их словам, начинался залив и возможна хорошая рыбалка.

Там и прошёл их прощальный вечер — веселились, пели песни. К утру возвратились и, попрощавшись, уехали. Командир прилёг отдохнуть перед выходом. Я, Борис Александрович и Юра Николаев, благо было ещё около пяти утра, решили попытаться порыбачить. По следам здешних старожилов переправились через канал. Метров через сто действительно обозначилось начало залива. Нашли даже место «празднования» по затухшему костерку. Несколько раз прошлись с бреднем и наловили довольно много различной рыбы. Но главное, поймали аж четырех угрей! Никогда их раньше не видели живьём. Юра Николаев объявил, что хорошо знает, как их готовить, и мы вернулись на корабль. Вся эта операция заняла не более двух часов. К 08.00 мы были уже



Ф. Хорин с женой, Римуля и я в Ейске

на лодке. Рыбу отдали коку, чтобы приготовил обед команде со свежей рыбой. И строго-настрого предупредили — беречь угрей. Отдохнём, и «специалист по угрям» штурман Юра Николаев приготовит фирменное блюдо.

В 12.00 обед, рыбка жареная...

Все довольны.

Юра пошёл готовить угрей, а их нет.

Почему?

Кок объяснил, что наш фельдшер, старший лейтенант медицинской службы В. Шалына, увидев их, страшно испугался,

объявил, что это ядовитые змеи, и приказал выбросить их за борт, что и было немедленно сделано. Так мы и не попробовали свежих угрей.

После обеда попрощались мысленно с Балтийском, отдали концы и взяли курс на Ленинград. 3 или 4 июля ошвартовались опять к набережной Невы напротив ВВМУ им. Фрунзе. Стали готовиться к постановке в транспортный док. В то время брат жены Феликс заканчивал учебу на минно-торпедных классах ВОЛСОК. На берегу нас встречала моя Римуля и её брат с женой Лилей. Нашлось пару свободных часов. Мы погуляли по набережной, и здесь я узнал, что стану отцом. Радости не было конца. Через день мы перешли в котлован 9-й ГЭС, где зашли в транспортный док. Лодку закрыли брезентом и двинулись на север, к Белому морю. Онежское озеро пересекли своим ходом. В Повенце опять стали в док и в нём дошли до Беломорска.

На рейде Беломорска вышли из дока и стали на якорь в ожидании дальнейших приказаний. Погода прекрасная, море — зеркало, яркое солнце. По корабельной трансляции — хорошая музыка. Глядь, а вокруг нас частокол нерпичьих голов. Нерпы почему-то неравнодушны к музыке. Вот и собираются вокруг лодки.

На следующий день получили приказание: «Следовать в Полярный!» Итак, уехали мы из него в Сормово в конце апреля 1956 года, а возвращаемся уже на своей «С-342» в первых числах июля 1957 года.

Долгонько не виделись!

4.11. 25 БРИГАДА ПЛ И ЕЁ СОСТАВ. ПОЛУЧАЮ ПЕРВОЕ ЖИЛЬЕ. ВОЗВРАЩЕНИЕ Г. ГЛУХОВА И СУДЬБА НАШЕЙ КПЛ «С-104»

На причале нас встречал командир бригады капитан 1 ранга А. Колосов, известный подводник-североморец, и начальник штаба капитан 2 ранга В. Греков. В Полярном тогда базировались три бригады лодок: 161-я, в которую входили большие подводные лодки 611-го проекта; 162-я, в которой я начинал службу на СФ, включавшую уже не лодки IX бис серии, а средние под-

водные лодки 613-го проекта; 96-я бригада, в которой я проходил службу в 1954 году на «С-155», также включавшая в себя лодки 613-го проекта.

А теперь ещё сформирована 25-я бригада подводных лодок, просуществовавшая пять лет. В неё входили: «С-341» под командованием капитана 2 ранга В. Столбова, старпом капитан-лейтенант Витя Овчинин; «С-342» под командованием капитана 3 ранга Кирилла Жабарина, старпом Саша Евдокименко; «С-343» под командованием капитана 3 ранга Елсукова, старпом капитан-лейтенант Витя Бежан; «С-344» под командованием капитана 2 ранга Сергеева Виктора Ивановича, известного подводника, служившего во время войны командиром рулевой группы на «К-21» под командованием Героя Советского Союза капитана 2 ранга Н. А. Лунина, старпом капитан-лейтенант Виталий Торопов; «С-345» под командованием капитана 3 ранга Кирилла Курдина, старпом капитан-лейтенант Олег Захаров (мой однокашник); «С-346» под командованием капитана 3 ранга Василия Зверева, старпом капитан-лейтенант Вилен Лободенко; «С-347» под командованием капитана 3 ранга Владимира Чернавина, старпом капитан-лейтенант Витя Малярчук; «С-348» под командованием Евгения Курдасова, старпом капитан-лейтенант Валерик Поздняков; «С-349» под командованием капитана 3 ранга Николая Волгина, старпом капитан-лейтенант Слава Виноградов (мой однокашник, будущий Герой Советского Союза); «С-378» под командованием капитана 3 ранга Валентина Сивкова, старпом капитан-лейтенант Феликс Омеличкин.

Как видим, девять лодок — это последние из серии 613-го проекта, построенные Сормовским заводом. «С-378» — постройки Николаевского завода.

Размещалась наша четвёртая по счёту бригада в здании, вынесенном за пределы старого военного городка подводников в городе Полярном. Но огороженное жидким заборчиком и коридором (и то, и другое — из колючей проволоки), ведущим к КПП в старый городок. Вот теперь окончательное переселение в казарму и окончательное оборудование кладовки. Начался организационный период, занявший более месяца, и начало боевой подготовки. Задача — подготовиться и сдать задачу № 1.

В Полярном заканчивалось строительство первого после войны большого пятиэтажного жилого дома по улице Гандюхина, 4 —

позади знаменитого Циркульного. В этом доме мне была выделена комната в двухкомнатной квартире.

Во второй комнате — Гена Егоров, мой однокашник, тоже старпом на лодке соседней бригады.

В конце сентября командир решил отправить меня в отпуск. Побывав в Ейске и Минске, в ноябре мы вернулись с Римулей в Полярный и поселились впервые в собственном жилье — на пятом году службы. Так что семейные дела в порядке, можно смело «вгрызаться» в службу.

На лодке за это время произошли кое-какие кадровые перемены. Юра Николаев ушёл помощником на другую лодку. Штурманом назначен Лев Колосов. Командиром ЭНГ назначен выпускник нашего училища лейтенант Вася Трофимов. Витя Тимошенко назначен помощником у нас же. Гурген Симонян — командиром БЧ-3, командиром минно-торпедной группы — лейтенант Саша Брейман, тоже из нашего училища.

Подходит новый 1958 год.

Командир К. Жабарин после некоторого размышления предложил решить проблему новогодних праздников так: «Сам буду встречать Новый год с командой, а ты, старпом, организуй офицеров, они молодые, семей здесь пока нет, могут попасть в комендатуру по недоразумению и неопытности».

Я был целиком с ним согласен. Моя любимая Римуленька предложила организовать всё у нас в комнате — квартира большая, на втором этаже, Генки Егорова нет — поместимся.

Решено — сделано.

Вечером 31 декабря все наши офицеры, включая Юру Николаева, собрались в нашей квартире, накрыли хороший стол. У нас имелся неплохой проигрыватель и набор песен Петра Лещенко (штук двадцать пластинок на «рёбрах»). Вечер удался на славу: шампанское, прекрасная музыка. Веселье, как водится, выплеснулось на лестничную площадку, а там соседи — семья капитана 3 ранга Самойлова Владимира Александровича, будущего адмирала, командира ЛенВМБ, а в то время командира подводной лодки.

Получился объединённый праздник нескольких компаний. Никто не напился. Если устал или чувствует, что перебирает — отдыхай в свободной комнате. А песни и танцы быстро приводят в нормальное состояние.

В положенное время все вышли на службу. Я был и остаюсь в твёрдом убеждении, что совместные празднования с семьями только укрепляют коллектив, особенно экипаж такого корабля, как подводная лодка

Как-то в середине января вечером в квартире раздался звонок. Открываю дверь — передо мною Гена Глухов, командир БЧ-5 с «С-104», с которым мы четыре месяца с октября 1953 года по март 1954 года фактически вдвоем правили лодкой, перед тем, как я ушёл на «С-155». Он стоял на свету, и в тени не сразу узнал меня.

Спрашивает, не здесь ли живет капитан-лейтенант Гена Егоров? Я его схватил: «Гена, не узнал?»

Сначала он ошеломлённо уставился на меня, потом спрашивает, что я здесь делаю? Объяснил: живу в одной квартире с Генкой Егоровым. Его жена Люся уехала в Ленинград, а самого нет дома. Оказывается, Генка Егоров и послал Глуховых к себе на квартиру, чтобы они там остановились на первое время. Гена Глухов с женой Шурой приехали в Полярный с Дальнего Востока. Его направили для продолжения службы на нашей дивизии. Они быстренько перебрались с вещами в комнату Егорова, и Гена поведал историю своей службы с момента ухода на ТОФ.

В 1954 году наша славная КПЛ «С-104» была переведена Севморпутём во Владивосток, где поставлена в завод для снятия ледового оборудования. Но затем было принято решение — подводные лодки серии IX и IX бис в строй не вводить, а переоборудовать в плавучие зарядовые станции (ПЗС).

Экипажи сократили, командиром ПЗС-104 назначили старшего лейтенанта Г. Глухова. По окончании переоборудования ПЗС-104 отправили на Камчатку для обслуживания базирующихся там подводных лодок.

К сожалению, до места назначения она не дошла. На переходе попала в жесточайший шторм и была выброшена на один из Курильских островов. А старший лейтенант Г. Глухов добился перевода на СФ и возвращения в Полярный, где мы встретились и более полугода жили вместе. При этом, его назначили командиром электромеханической группы движения («движком») на одну из лодок 611-го проекта. Но он там долго не задержался — быстро стал командиром БЧ-5 одной из лодок, затем помощником флагмеха бригады, а затем дивизии и четвёртой эскадры подводных лодок в Полярном.

4.12. РОЖДЕНИЕ ДОЧЕРИ. СМЕНА КОМАНДОВАНИЯ БРИГАДОЙ. ВЫХОД В МОРЕ НА «С-378»

В конце января подходит срок окончания беременности моей Римули, и меня отправили в отпуск. Поездом до Ленинграда. Из Ленинграда прямого поезда до Минска тогда не было. Пересадка или в Орше, или в Вильнюсе. Но в Вильнюсе жили мои родственники — двоюродный брат моей мамы дядя Степан и его сестра Ольга. Этим маршрутом я пользовался неоднократно.

Дядя Степан (бывший капитан-танкист, потерял глаз в Венгрии) и особенно его жена тётя Галя всегда принимали меня, как родного. И на этот раз встретили нас прекрасно. Дядя работал в торговле и предложил мне купить один из первых, как я думаю, магнитофонов «Эльфа-1». Устройство довольно примитивное, но магнитная головка получилась высокого качества. Так мы стали одними из первых владельцев магнитофона.

Поезд в Минск уходил где-то около 18.00.

Всё бы ничего, но незадолго до отъезда у Римули отошли воды. Что делать? Разума было не очень много, и мы поехали.

Бог нас помиловал в этот раз. В двадцать два с минутами приехали в Минск, на вокзале уже ждала «Скорая помощь», и Римму прямо с поезда — в роддом.

Ночью будит меня мама: «Шурик, Римма родила девочку!»

Одновременно и радость, и облегчение. Через неделю встретил Римулю и свою доченьку в роддоме, привезли их домой. Положили сверток с ребёнком на кровать, начали разворачивать пелёнки, и вдруг я увидел малюсенькое розовое существо! Никогда не думал, что новорожденная так выглядит, хотя она была вполне нормальной — 50 см и 3,4 кг. Эта картинка отпечаталась у меня на всю жизнь. Вот оно, начало жизни — такое крохотное и беспомощное.

Отпуск прошел относительно спокойно. Ажиотаж среди знакомых и родственников вызвал магнитофон — впервые столкнулись с возможностью прослушивать как свои голоса, так и друг друга.

Не обошлось и без курьёзов. Собрались как-то у нас наиболее близкие друзья. У одного из них — Игоря Пьянкова по прозвищу «Бух» — только что родился сын Петенька. По этому поводу нача-

лись различные высказывания на магнитофон. И вот ближайший мой и Гошкин друг Генка Жижель возьми и в шутку брякни: «Я яго радиуся сын 49 килограмм весом и 5 сантиметров длиной!»

Кругом хохот, а Гошка в ярости начал вырывать микрофон из Генкиных рук и оторвал его от провода! Вот и первая «неисправность» нового аппарата, и к тому же нет возможности закончить наши магнитофонные развлечения. Но тут же нашлись «умельцы», которые немедленно ликвидировали неисправность. В конце февраля мы всей семьёй вернулись в Полярный.

К этому времени произошли изменения в командовании нашей бригадой. Командиром бригады был назначен капитан 2 ранга Кичев Василий Григорьевич. До этого он командовал дивизионом подводных лодок на Новой Земле. Обеспечивал проведение испытаний ядерного оружия. За успешные действия был награждён соответствующим орденом и назначен комбригом. Многие командиры лодок его хорошо знали. А с Жабариным они были в приятельских отношениях и дружили семьями.

Начальником штаба был назначен капитан 3 ранга Маслов Владимир Петрович, которого тоже видел впервые. Но о нем я был наслышан от моего первого старпома Феликса Митрофанова, они были однокашниками по училищу, дружили. То и дело мы от него слышали: «Вовка Маслов то, Вовка Маслов другое...»

По его словам, отец В. Маслова был начальником Особого отдела 18-й армии под Новороссийском (командующий армией был А. А. Гречко). В 1944 году в семнадцать лет он добровольцем пошел воевать. Летал стрелком-радистом на бомбардировщиках, имел фронтовые награды. Был знаменосцем в Училище. До этого В. Маслов командовал бывшей моей «С-155», сменив В. К. Романюка.

Большинство командиров на бригаде были старше и опытнее и приняли его назначение с неудовольствием. Особенно его недолюбливал Сергеев Виктор Иванович, считавший его выскочкой. У В. Маслова была хватка в предпринимательской, как сейчас бы сказали, деятельности. Это вовсе неплохая черта, если она не затрагивает интересы твоих сослуживцев. Например, он стал организатором строительства описанного мною забора вокруг нашей казармы.

Ожидался приезд в Полярный Командующего флотом, а вновь построенная казарма стоит без всякого ограждения на вершине



Римуля с Иришей возле первого большого дома, построенного в г. Полярный после войны по адресу: ул. Гандюхина, д. 4

сопки, обдуваемая ветрами со всех сторон. Маслов взялся за строительство этого ограждения и за сутки строители установили его. Командующий был доволен, комбриг доложил ему об инициативном командире.

Но когда он уехал, при первом же сильном ветре сооружение стало валиться, так как столбы с цементными основаниями были установлены прямо на голый гранит сопки. Я с этим ограждением хорошо был знаком, потому что постоянно приходилось его восстанавливать силами матросов экипажей лодок уже нашей бригады.

В разгар борьбы за физическую подготовку офицеров и личного состава также пригодилась инициативность В. Маслова. Командующий флотом запланировал проверку этой подготовки в Полярном. У нас на дивизии был небольшой спортзал, но вход в него перекрывало болотце. Для ликвидации этого «неудобства» вызвался командир «С-155». Комбриг опять доверил ему решение

этой проблемы. Перед прибытием Командующего всего за одну ночь болотце было закрыто асфальтом. Опять все довольны, и Командующий флотом вновь услышал похвалу капитану 3 ранга В. Маслову. Но через несколько дней весь этот асфальт провалился в это болотце, и всё вернулось на круги своя. Так это или нет, я не знаю, но всё это слышал из уст командиров нашей бригады. Они ещё и говорили, что на все эти работы комбриг собирал соответствующую «мзду» со всех командиров бригады и передавал её В. Маслову.

Я специально сходил ко входу в тот самый спортзал. Действительно, перед входом в него невообразимая каша асфальта и болотной грязи.

Старпомы отнеслись к этому назначению, как к должному. Главное — каков будет НШ в работе. Показал он себя сразу же как толковый организатор. Выдал каждому старпому бригады, а их было одиннадцать, задание на проведение занятия или группового упражнения с офицерами. Каждому дал отдельную тему. Затем собрал все разработанные планы, заменил в названиях тем «офицеры подводных лодок» на «командиры подводных лодок». И вот готов план тактической подготовки командиров подводных лодок бригады на текущий учебный год. Да это замечательно! Только для меня было непонятно, а где же тактическое творчество самого начальника штаба?

Отработка задач боевой подготовки на лодке шла обычным порядком. Но несколько не совсем обычных ситуаций было. В июле «С-378» должна была выйти в море для выполнения учебных торпедных стрельб. Но заболел старпом, и меня прикомандировали к ней на этот выход. Старшим на выход был назначен командир ПЛ «С-344» капитан 2 ранга В. И. Сергеев, как наиболее опытный командир на бригаде.

Командир «С-378» капитан 3 ранга В. Сивков впервые выполнял торпедные атаки. Сначала, как заведено, выполнили несколько атак «пузырём». Но вот, наконец, получен приказ руководителя торпедными стрельбами командира бригады капитана 2 ранга В. Кичева, находящегося на корабле-цели: «Атаковать торпедами!»

Лодка погрузилась на глубину тридцать метров. Гидроакустик доложил об обнаружении цели. «Боевая тревога! Торпедная атака!»

Началось маневрирование для определения элементов движения цели (ЭДЦ), выбора позиции стрельбы и занятия этой позиции. Всё сложилось благоприятно: определены курс и скорость цели, дистанция до неё. Занята выгодная позиция, выполнена команда: «Торпедные аппараты Товсь!»

И здесь Валя Сивков как-то замялся.

Виктор Иванович: «Ну что же ты, командир? Стреляй!»

В. Сивков скомандовал: «Пли!»

Лодка вздрогнула, торпеда пошла к цели. И здесь командир лодки стал сомневаться в успехе атаки, заворчал: «Вот, Виктор Иванович, подтолкнул под руку!» и так далее.

После соответствующего маневрирования лодка всплыла, на мостик вышли командир, старпом, сигнальщик и В. И. Сергеев. С эсминца получили семафор: «Командиру, торпеда прошла под первой трубой, благодарю за отличную атаку. Комбриг!»

В. Сивков весь преобразился, засиял: «Спасибо, Виктор Иванович, спасибо!»

Но Виктор Иванович оставался хмурым. А когда командир спустился вниз, недовольно проворчал: «Вот таких мальчишек и обучай! А от них недоверие и упреки.»

Этот случай накрепко засел в моей памяти.

В чём дело?

Капитан 3 ранга В. Сивков грамотный, энергичный, хорошо подготовленный командир подводной лодки. На берегу, в кабинете торпедной стрельбы выполнил десятки торпедных атак, хорошо, как говорится, «набил себе руку». В море выполнил несколько успешных атак «пузырём». А в решительный момент сам себе не поверил, засомневался. Потребовался внешний импульс, чтобы преодолеть свои сомнения. Выполнение лодкой торпедной атаки — сложнейший манёвр. Требует от командира выполнения в уме и на приборе ТАС вычислений, по сложности представляющих из себя что-то вроде решения одного уравнения с двумя неизвестными.

Несмотря на все усилия, это не всегда приводит к правильному решению. При первой практической стрельбе и создается своеобразный «психологический барьер», который преодолевается с большим трудом.

Все остальные торпедные атаки прошли без сучка и задоринки. Не вызывали у командира никаких сомнений.

4.13. РАДИОГИДРОАКУСТИЧЕСКИЕ БУИ. НЕУДАЧА С ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЙ ТОРПЕДНОЙ АТАКОЙ

В середине августа нашей «С-342» поставили задачу по обеспечению работы авиации. В назначенное время пришли в полигон. Море спокойное, яркое солнце. Подходит к нам торпедный катер, также выделенный для обеспечения авиаторов. А на нём — Феликс, брат моей жены, и знакомые офицеры-катерники.

Пообщались.

Прилетел вертолёт, работу которого мы должны обеспечивать. Задание простое: погрузиться на заданную глубину и на малом ходу пройти заданное расстояние дважды — туда и обратно. Время работы заняло часа два. Всплываем — ни вертолёта, ни катера. Зато перед нами в ряд шесть или восемь радиогидроакустических буйев, сброшенных с вертолёта. Один красного цвета, остальные — зелёного. Нас они заинтересовали. Решили выловить.

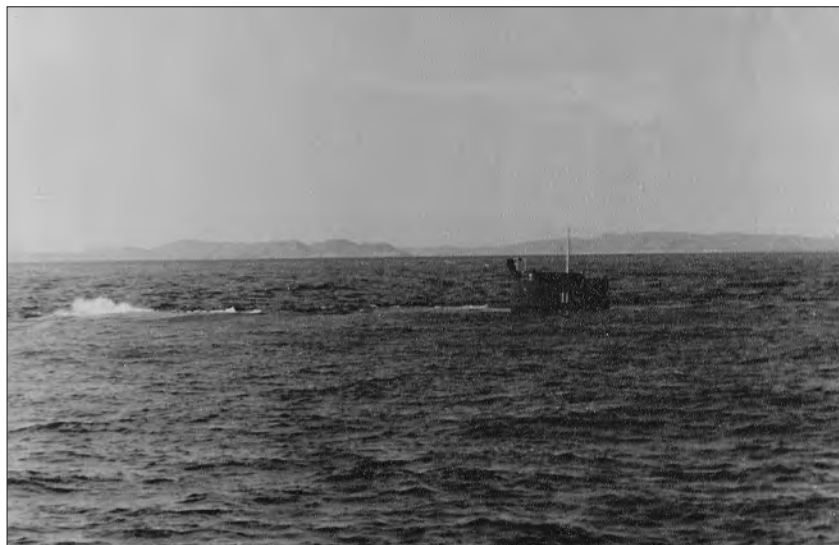
Задумано — сделано.

Вытаскиваем буй, а за ним кабель длиной до 22—25 метров с гидроакустическим приёмником на конце. Эти приёмники оказались копией элементов антенны наших ГАС «Феникс». Только они у нас собраны в круговой пакет солидного диаметра из нескольких десятков штук, а здесь — один. Самыми коварными оказались привязанные к буйам на коротких полуметровых шкертиках продолговатые пакеты с оранжевым порошком. В морской воде этот порошок давал яркое ядовито-зелёное пятно, чтобы с воздуха было видно месторасположение буя. Буи поднимали с этими пакетами, потом их обрезали и выбрасывали за борт. Но достаточное количество порошка высыпалось в носовую надстройку, куда буи складывали. В итоге мы долгое время при погружении таскали за собой зелёный след. Вместе с буйами подняли и несколько не успевших затонуть парашютов.

На базе нас застращали, что эти буи представляют собой страшный секрет. Связались с авиаторами. Те объяснили, что секрет представляет собой одна маленькая деталька. Эти детальки вынули и сдали в особый отдел. А буи наши радисты, гидроакустики и радиометрист начали разбирать, чтобы добыть какие-нибудь запчасти для своих комплексов.

Сам буй представлял собой металлический цилиндр длиной около метра. Три четверти внутреннего пространства занимала и основную тяжесть представляла собой электрическая батарея с рядом выводов на различные напряжения. В верхней части — радиоантенна, также около метра длиной. Интересно устройство самозатопления буя. Металлический будильник солидных размеров (какие в то время выпускала наша промышленность). На циферблате устанавливалось время, через которое буй должен затонуть. Заводился вручную, как все будильники, но звонка не было. Через установленный промежуток времени будильник срабатывал, заводные штифтики начинали вращаться, как и заводные ручки на обычном будильнике, наматывая на себя тонкие металлические тросики. Один тросик открывал кингстон внизу буя, второй — клапан вентиляции верхней его части. Буй заполнялся водой и тонул.

Вот с такими радиогидроакустическими буями начинала действовать наша противолодочная авиация более полувека тому назад. Парашюты пригодились боцманской команде. Стропы очень прочные и лёгкие, из искусственного волокна. Их было много, и часть раздали офицерским семьям в качестве бельевых



Погружение ПЛ «С-342» для испытания гидроакустических буев в 1958 году

верёвок. Сам парашют из вязкого шёлка белого цвета. На лодке вискоза применения не нашла. Тоже отдали семьям, может, сошьют что-нибудь приличное. Например, маскарадное платье для новогоднего бала.

При завершении курса боевой подготовки одна из лодок бригады должна была выполнить торпедную атаку полным залпом. Это значит, что стрелять надо не одной торпедой, а всеми четырьмя. Основная ответственность и тяжесть при выполнении этого боевого упражнения ложилась на команду торпедистов. Нужно подготовить четыре практические торпеды и после стрельбы все их выловить. Сложность в том, что торпеды расходятся веером, с расчётом перекрытия возможных ошибок в определении ЭДЦ. Веер рассчитывается так, чтобы хотя бы одна торпеда попала в цель.

Вот и ищи их теперь после всплытия по широкой акватории моря.

Задачу стрельбы полным залпом возложили на нашу «С-342». Командир очень волновался — командир БЧ-3 старший лейтенант Гурген Симонян впервые выполняет такую задачу.

Вышли в море. Сама атака не представляла собой особой трудности.

Команда: «Пли!»

Лодка четырежды вздрогнула — все торпеды вышли. Но что это? Акустики докладывают, что одна торпеда повернула и исчезла с экрана ГАС. Всё понятно! Угол расхождения торпед устанавливается на приборе «Обри». Его нужно готовить и устанавливать очень тщательно, основная ошибка при этом — установка особого кольца прибора. Если оно будет установлено неправильно, то торпеда разворачивается на 180 градусов и идёт в сторону, противоположную нужному направлению. И так получилось у нас с одной торпедой.

Позор и стыд!

С задачей мы не справились. Но у нас ещё есть шанс поправить свои дела на противолодочных торпедных стрельбах при атаке подводной лодки.

Как-то влетает в каюту Кирилл Павлович в большом возбуждении и громко возмущается:

«Ну, если уж Грукало!..»

Я не сразу понял, в чём дело. Ведь Толя был командиром БЧ-3 на «С-147», когда К. Жабарин был на ней старпомом.

Оказывается, его назначают командиром подводной лодки.

Назначают, вот и хорошо. Тем более, что мы одного года выпуска. Значит, подходит наша очередь. Но К. Жабарина это чем-то задело.

Через некоторое время доходят сведения, что меня планируют назначить командиром подводной лодки, которой сейчас командует капитан 2-го ранга Вашкевич. Лодка стоит в Росте на СРЗ-35 в текущем ремонте. Входит в состав бригады, базирующейся в Гремихе. Самая отдалённая точка базирования на СФ, не имеющая сухопутных связей с Большой землёй. Только морем.

Впечатление двоякое: с одной стороны — командир подводной лодки, а с другой — Гремиха! Но всё это — разговоры и слухи.

А пока готовимся к выходу море, завершающему курс нашей подготовки в 1958 году.

4.14. КАТАСТРОФА НА «С-342»

И вот он наступил, этот роковой день 28 октября 1958 года. День выдался хмурый, но спокойный, ни дождя, ни ветра. Выход в 18.00, но с подготовкой торпед пошло не всё гладко, погрузили позже запланированного. Отошли от пирса с опозданием более чем на полчаса. Идём фактически ночью. При подходе к боновым ограждениям прямо по курсу обнаружили ходовые огни буксира. На нём шли офицеры и сверхсрочники, служившие в губе Оленья, но семьи имевшие в Полярном.

Оперативный дежурный его задержал, но подошёл он к бонам довольно близко, так что нам пришлось поворачивать вправо на выход в Кольский залив раньше положенного. Легли на новый курс, подключились на винт-расход, «левый мотор средний вперед!» Боевая тревога не отменяется.

Вдруг доклад из ЦП: «Отключился автомат электропитания левого борта!» Торпедный электрик, стоящий в рубке на машинных телеграфах, докладывает, что в рубке погас свет. Одновременно с берегового поста связи на мысе Погань-Наволок запросили у нас позывные и опознавательные. А наш прожектор тоже обесточен. Пост относительно близко, его яркий прожектор бук-

вально слепит. Я, как вахтенный офицер, по переговорной трубе уточнял у механика обстановку. Он докладывает, что в отсек направлен командир электромеханической группы.

На этом выходе впервые молодые матросы-первогодки, бывшие «ученики», несли вахту на боевых постах самостоятельно. Молодые призывники 1957 года, после трёхмесячной подготовки в учебных отрядах подводного плавания, преимущественно в том самом КУОППе города Ленинграда, прибыли на флот и были распределены по кораблям. К нам они пришли в начале апреля, зачислены в штат как «ученики», распределены по боевым частям и постам. В течение полугода готовились к самостоятельному обслуживанию механизмов и оружия своих боевых постов. Сдали положенные зачёты и экзамены. По мере завершения подготовки приказом командира корабля допущены к самостоятельному обслуживанию своих постов и несению соответствующей вахты.

У нас на лодке до 30 процентов такой молодёжи, а в шестом электротехническом отсеке из пяти человек четверо молодых. Только старшина команды электриков старшина второй статьи Бублик В. Н. имел достаточно солидный опыт службы. Это был прекрасный специалист-электрик, имевший опыт командира отсека и руководства подчинёнными, вдумчивого воспитателя. Учитывая все эти его качества, мы и решились выйти в море с молодыми электриками в шестом отсеке. И в этом отсеке как раз и отключился автомат электропитания.

Когда окончил заслушивание докладов и поднял голову от переговорной трубы, то увидел справа по носу, на курсовом угле 45—50 градусов, яркий красный огонь, вынырнувший из-за мыса Погань-Наволоч. Это значит, что идёт какое-то судно, левым бортом на пересечение нашего курса. По существующим Правилам предупреждения столкновения судов на море (ППСС) мы должны уступить ему дорогу.

Командир скомандовал: «Право на борт!», чтобы разойтись левыми бортами. Стоим на мостике, вцепившись руками в поручни. Нос лодки пошёл вправо на красный огонь. Впечатление такое, что мы вот-вот врежемся в кого-то. Да ещё берег справа очень близко. И командир не выдержал психологического напряжения.

Команда: «Левое на борт!», желая уйти от этого огня. Но пока лодка остановила движение вправо, затем пошла влево, мы потеряли время. Из темноты выскочил высокий нос идущего судна и

ударил нас в кормовую часть правого борта. Немедленно была объявлена аварийная тревога.

Удар пришёлся как раз на шестой электротехнический отсек. Лодка резко накренилась влево. Некоторое время мы стояли так, сцепившись. Ход, естественно, застопорили.

Затем судно, видимо, давшее задний ход, медленно отошло, а в районе пробоины вода заклокотала, вырвались воздушные пузыри. Лодка стала медленно оседать на корму, но затем остановилась. Из ЦП доложили, что переборки между отсеками задраены. Из пятого и седьмого отсеков докладывают, что шестой отсек затоплен — резко охладилась переборки. Вода из шестого отсека не поступает.

После короткого шока, придя в себя, командир доложил оперативному дежурному о случившемся.

Минут через сорок к нам подошли буксир и спасательные катера. Лодку отбуксировали в Полярный, ошвартовав левым бортом к причалу. Пробоина в шестом отсеке была закрыта обломками лёгкого корпуса, которые не давали возможности спасателям проникнуть в затопленный отсек. Пришлось подгонять плавкран, с помощью которого эти обломки оторвали, и в шестой отсек направился водолаз. Пробоина была так велика, что водолаз в полном снаряжении смог войти в отсек. Доложил, что все пять человек погибли. Через пробоину тела погибших были извлечены из отсека.

Седьмой отсек, где находились семь человек во главе с командиром минно-торпедной группы лейтенантом Сашей Брейманом, оказался изолированным. Связь с ним держали по аварийному телефону. Аварийный люк седьмого отсека был немного притоплен. Поэтому сразу их вывести из отсека не было возможности. Но при помощи плавкрана и подведенных понтонов удалось корму приподнять и вывести всех людей из отсека.

Впоследствии Сашу Бреймана ставили в пример, как нужно действовать в подобных ситуациях.

Во-первых, он приказал не отдраивать дверь в соседний 6-й отсек, несмотря на то, что там гибли члены экипажа. Далее, он поддерживал моральное состояние матросов в отсеке, среди которых тоже была половина молодых. Не давал развиваться панике, удерживал от стремления преждевременно выйти на палубу через тот самый аварийно-спасательный люк. Состояние экипажа

было подавленное. Несмотря на это, все действовали чётко и грамотно. Любые приказания выполнялись мгновенно.

После извлечения тел погибших моряков лодку отбуксировали на СРЗ-10 в губу Пала и поставили в док. Когда док всплыл, появилась возможность обследовать 6-й отсек изнутри. Впечатление тяжелейшее.

Нам повезло.

Удар пришёлся метрах в 2,5—3-х от переборки между шестым и седьмым отсеками. Часть прочного корпуса вместе с мотором экономхода загнулась внутрь. Было принято решение поставить на пробойну временную «заплату», если можно так выразиться. Доставить лодку на СРЗ-35 в г.Роста, поставить там в док и начать работы по ликвидации последствий аварии и введению её в строй. Это по части корабля.

На берегу же события развивались параллельно по двум направлениям.

Первое и самое тяжёлое — достойные похороны погибших молодых моряков-подводников. Были оповещены и вызваны их родственники. Приехали — у кого мать и отец, у кого сестра или брат. Похоронили их на кладбище города Полярный в губе Кислая. На похоронах присутствовала почти вся дивизия.

Кирилл Павлович Жабарин организовал установку на их могиле достойного памятника, вложив все свои личные средства. И мы, офицеры экипажа «С-342», в максимальной степени вложились в его сооружение. Да и офицеры бригады и дивизии не остались в стороне.

Последний раз в Полярном я был в 1985 году. Памятник был в хорошем состоянии.

Командование 4-й эскадры подводных лодок, во всяком случае, в то время, уделяло должное внимание содержанию в достойном состоянии памятника погибшим подводникам с «С-342». Года четыре назад я участвовал в мероприятиях по чествованию города Военной Славы — Полярного. Оно проходило на Поклонной горе в здании памяти героям Великой Отечественной войны. Беседовал с мэром города, которая заверила меня, что с памятником всё в порядке.

Эта катастрофа как бы разрежала мою душу. Я считал и считаю, что основными виновниками гибели наших ребят являлись командир подводной лодки «С-342» капитан 3 ранга Жабарин К. П.

и я, его старший помощник, капитан-лейтенант Евдокименко Александр Маркович. Ведь нам доверены жизни молодых и не очень молодых людей, а мы с этим не справились. Мне это событие как бы открыло глаза — главное в жизни не наше барахтанье: служба, карьера, какие-то устремления и действия, а жизнь человека.

Вот были ребята, были с ними какие-то проблемы, заботы. А вот они ушли из жизни, и всё... их ведь не вернёшь! И всё остальное кажется каким-то мелким, не заслуживающим внимания. Как только я вспоминаю события 28 октября 1958 года (а помню я их всегда и очень отчётливо), так сразу же и этот вывод. Жизнь людей, служащих со мной, окружающих меня друзей, родственников, знакомых и незнакомых — вот главная ценность в нашей деятельности. Об этом надо постоянно помнить и неуклонно руководствоваться в своей жизни. По мере сил старался и стараюсь этому постулату твердо и неуклонно следовать.

Второе направление действий на берегу — расследование происшествия, вернее, катастрофы с соответствующими оргвыводами. 29 октября с этой целью прибыла комиссия из Москвы. Днём они работали с командованием флота и дивизии. Мы же ставили лодку в док.

После постановки и осмотра лодки членами комиссии настал наш черёд. Хорошо помню создавшуюся напряжённую обстановку.

В каюту командира плавбазы, благо она достаточно просторна, чтобы вместить всех адмиралов комиссии, сначала вызвали К. Жабарина. Я стоял у двери и хорошо слышал грозные рыки и даже вопли, летящие оттуда.

Примерно через полчаса вызвали меня. Я уже не помню фамилии этих суровых судей, но их грозные лики запечатлел надолго. Первый вопрос: «А Вы куда смотрели?»

Хотелось ответить: «Вперёд по курсу», но тогда было не до шуток. Сердце как-то сжалось, и у меня из головы вылетело всё, что я помнил и хотел сказать. Минут через пятнадцать меня вытолкнули из каюты и принялись за следующих. Дальнейшие события этого плана были как в тумане. Угрозы сыпались, как из ведра. Решение: командира лодки отдать под суд военного трибунала. Ряд должностных лиц наказать, меня снять с должности и назначить с понижением.

Но вот через пару дней к нам пришёл следователь из военной прокуратуры в звании майора. Спокойный тон обращения сразу установил нормальные взаимоотношения и настроил на взаимопонимание. Не торопясь, стал расспрашивать меня о службе, о семье. Потом предложил вспомнить все события дня, начиная с подъёма флага. Постепенно вся картина действий с начала 28 октября восстановилась у меня до деталей. Я всё рассказал, как на духу. Да и скрывать-то было нечего. Беседовали мы с ним часа 2,5—3, а может, и больше.

Единственное, что вылетело из памяти, это обнаружение огней буксира из Оленьей. Но на другой день он спросил об этом. Я вспомнил и всё подтвердил.

В конце нашей беседы он спрашивает: «Александр Маркович, пока я беседовал с вашим комбригом капитаном 2-го ранга В. Кичевым, к нему заходило несколько офицеров, и он некоторым из них тут же объявлял взыскания «выговор» или «строгий выговор», а они спокойно уходили. У нас, если кто-то получает выговор, то это невероятное событие. Год нужно работать, чтобы его сняли».

Отвечаю: во-первых, комбриг чрезвычайно взвинчен нашей катастрофой; во-вторых, он, может быть, хотел продемонстрировать перед Вами свою строгость. Но главное в том, что эти «выговоры» и «строгие выговоры» совсем не те, которые применяют у вас в прокуратуре. Эти выговоры представляют собой как бы предтечу наказания. Как Вы видели, они нигде не фиксируются и в дисциплинарные карточки не заносятся. Но они чётко фиксируются в голове и начальника, и починенного.

И если их набирается некое количество, тогда провинившийся неоднократно получает настоящее дисциплинарное взыскание, как правило, в приказе, которое заносится в соответствующие документы. Вот для его снятия придется хорошенько поработать и тоже, может быть, не менее года, как и у Вас в прокуратуре.

Следствие продолжалось около двух месяцев. Столкнувшись с нами судном был танкер «Алазань» нашего же Северного Флота. Командир его был в отпуске, командовал его старший помощник. Трибунал осудил Кирилла Павловича на шесть лет лишения свободы, старпома танкера «Алазань» на пять лет. Я был отстранён от должности старшего помощника командира «С-342». Но мне было приказано исполнять обязанности её старпома и командира до назначения новых.

С лодкой перешел в Росту на СРЗ-35, где лодку поставили в док, и ожидал решения своей участи.

Перед уходом из Полярного меня вызвал к себе командир нашей 33-й дивизии контр-адмирал Кудряшов Г. Т., он хорошо меня знал ещё по службе на 162 бригаде, которой тогда командовал. В беседе со мной сказал, что мне придется расстаться с подводной службой и искать себе место на берегу. Я был страшно расстроен. Рушились все мои надежды и планы на будущее. Единственное, что поддерживало меня, так это то, что Кирилл Павлович ещё до начала суда по секрету рассказал мне. Он, оказывается, был на приеме у Командующего флотом адмирала Чабаненко А. Т. Признавая свою вину в случившемся, он просил не губить старпома, то есть, меня. И Командующий, по его словам, обещал его просьбу выполнить.

На «С-342» после аварии из одиннадцати офицеров лишь командир группы движения заявил, что служить дальше на подводных лодках отказывается. Так и признался: «Боюсь!»

По моему мнению, ничего в этом решении необычного не было. Ведь это его направили в 6-й отсек разбираться с причиной отключения электропитания левого борта. Он просто ещё не дошёл, к счастью, до отсека, когда случилось столкновение, иначе бы мы имели не пять, а шесть погибших. Это все прекрасно понимали, особенно он сам. И преодолеть страх так и не смог. Начальство пыталось его уговорить. Представили к назначению командиром БЧ-5, но он наотрез отказался. И настойчиво просил перевести его на берег. Эти «перетяжки» привели к тяжёлым последствиям. Где-то в десятых числах января, когда «С-342» стояла в доке, готовя зарядку аккумуляторной батареи, он перепутал концы питания («плюс» и «минус»). В итоге возник пожар батареи. Но это случилось, когда меня уже не было на «С-342».

4.15. ПОМОЩНИК КОМАНДИРА ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «С-347»

К началу 1959 года был назначен новый командир подводной лодки «С-342» — капитан 3 ранга Малярчук Виктор Степанович, бывший до этого старпомом на «С-347». Помощник

командира «С-347» Миша Голтвянский назначен старпомом, а я на его место — помощником командира «С-347». Такая вот «рокировочка».

По прибытии представился командиру ПЛ «С-347» капитану 2 ранга Чернавину Владимиру Николаевичу. Он даже рассмеялся — мы ведь с 1952 года и на одной лодке, и на соседних служили, и он знал меня прекрасно. С Витей Малярчуком мы дружили семьями, часто бывали друг у друга и по делам, и как товарищи. Он хорошо знал офицеров и многих старшин на бывшей моей «С-342», я — на его «С-347». Так что никаких трудностей с новым экипажем у меня не возникало. Единственное, чем мне пришлось заняться вновь и довольно плотно — это продовольственное снабжение лодки.

До 1957 года начальниками медицинской службы на лодках назначались фельдшеры в звании лейтенант медицинской службы. На них и возлагались обязанности «начальника продслужбы» лодки. С 1957 года на должности начальников медслужбы на лодках начали приходиться из Ленинграда выпускники Военно-морской медицинской академии. Это был уже настоящий доктор, который мог проводить хирургические операции в море. «Продслужбу» же возложили на помощников командира корабля.

Я быстро понял, что одной из важнейших особенностей этой новой для меня деятельности является строжайший учёт.

В продовольственной службе наших Вооружённых сил есть одна особенность — возможность заменять одни продукты на другие в соответствующих пропорциях. На лодках ходил даже анекдот, что можно все продовольствие получать сеном. Действительно, если действовать сугубо формально, бюрократически, то все продукты можно перевести в крупу, в овсяную в частности. Овсяную крупу перевести в овёс, а овёс в сено. Вот и готово!

Это всё шутки, а на деле можно сильно погореть. Все недостатки и утери на кораблях виновник возмещает из своего кармана. И в вопросах всех видов снабжения нужно «ухо держать остро». Например, при приёме дел на «С-347» старпом (бывший помощник командира) твёрдо заверил меня, что по части продовольствия все в ажуре или, как говорится, «по полям».

А на деле вдруг всплыла недостача 40 килограммов печени.
Откуда?

Ещё другие виды продуктов — как-то понятно. Но печенье, да ещё 40 кг — это ни в какие ворота не лезет. Даже ежу понятно, что экипаж в таких количествах печенья не потреблял. Значит, недоглядели где-то в бумагах — накладных, отчётных бланках и так далее. В общем, Мише Голтвянскому (старпому) пришлось заняться этим делом. Всё в конце концов утряслось, разобрались, что и как. Но нервотрёпка была изрядная.

Провизионщиком на лодке был назначен матрос Маруга П. Н., мой земляк, белорус. Исполнительный, дисциплинированный и хорошо образованный. Я его тщательно проинструктировал, что и как делать: учитывать, проверять, отчитываться. На практике продемонстрировал. Он с налёту схватывал и запоминал всё в деталях, и я в дальнейшем никаких неприятностей по этой части не имел.

Как-то в марте я попросил у Владимира Николаевича разрешения сходить в губу Долгую Западную, на бригаду торпедных катеров, навестить брата жены Феликса. Получил разрешение на двое суток.

Семья Феликса занимала половину финского домика. Во второй половине жил Рэм Александрович Анохин с семьей. У Феликса и его жены Лили — двухгодовалая дочь Танечка, у нас Иришенька — 1 год. Радостная встреча. Вечером собрались друзья — Анохины, семья Саши Кузьмина и другие. Воспоминания, разговоры, песни — всё как полагается.

На другой день я катером отправился в Полярный. Римуля с Иришкой остались, на свою беду, ещё на денек. Возвращались они на торпедном катере. Летели по волнам так, что всю мою Римулю растрясло, и её сразу же пришлось положить в больницу. Получили выкидыш вместо сына. Так обошелся нам этот визит к катерникам. Я на четыре дня превратился в няньку.

Прошёл весь курс домашнего житья с годовалым ребёнком. И как «укладываться» спать с песнями типа «По долинам и по взгорьям...», и как выполнять требования: то мамы (которой я предъявить не мог), то «маляки» (молока, значит). А его ещё надо достать и приготовить. То «кикесь» (конфеты, значит) — а можно ли их давать? И так далее, и тому подобное.

Хорошо хоть помогала Шура, жена Генки Глухова.

Римуля вышла из больницы, не долечившись, ещё слабая, расстроенная. Но мне надо на выход в море.



Вахтенный офицер на мостике ПЛ «С-347»

Моя морская служба на «С-347» началась с выхода на испытания только что созданного ледомерного устройства. К этому времени началось строительство атомного подводного флота. Всё больше вырисовывалась возможность, и даже необходимость в перспективе, при определённых условиях, плавания подо льдами Северного Ледовитого океана.

Это обстоятельство выдвигало требования к созданию соответствующего навигационного оборудования, в том числе и средств определения наличия на поверхности моря льда и измерения его толщины. К началу 1959 года был создан такой прибор — эхоледомер «НЭЛ-2» (изготовитель — завод в городе Бельцы Молдавской ССР). В марте 1959 года штаб Северного флота запланировал поход трёх дизельных ПЛ (две проекта 611 и одна проекта 613) для испытания и определения возможностей этого прибора.

Наша «С-347» и была участником этих испытаний. Задача перед нами стояла вроде несложная — подойти в определённом районе Баренцева моря к кромке льда, погрузиться, зайти под лёд и выполнить заданную программу, в том числе по возможности произвести всплытие в полынье.

Где-то в двадцатых числах марта мы вышли из Полярного и двинулись на север. Переход прошёл спокойно, через сутки, днём, в ясную солнечную погоду мы подошли к кромке льда, погрузились и приступили к выполнению задания. Настроение у экипажа

приподнятое, испытываем интересный прибор. Но все-таки дело необычное, как там подо льдами-то?

Далеко под лёд мы не заходили, но толщина ледяного панциря достигала нескольких метров, судя по показаниям эхоледомера. Когда прибор показал ноль, командир решил всплыть в полынь. Застопорили ход, одержали инерцию и потихоньку пошли вверх. На перископной глубине продули среднюю группу балластных цистерн и всплыли в позиционное положение. Командир отдраил верхний рубочный люк и выбрался на мостик.

Слышим, чертыхается на чём свет стоит.

Оказывается, вместо полыни — лёд толщиной в полметра. Лодка к всплытию в таких условиях, естественно, не была готова, да и не всплывала бы, если бы знали, что там наверху на самом деле.

Но ведь прибор показывал отсутствие льда, а оказалось — сплошной лёд и никаких признаков полыни поблизости.

В результате всплытия выбиты окна ограждения рубки, помята рамка радиопеленгатора, не считая всяких леерных ограждений. Старпом напомнил, что с нами в походе представитель завода-изготовителя. Владимир Николаевич пригласил его на мостик и, естественно, высказал свое недоумение (пополам с возмущением) такой работой эхоледомера. Представитель завода достал инструкцию по использованию «НЭЛ-2» (брошюрка листов на 15-20), нашёл в середине этой книжицы статью, где в сноске мелким шрифтом напечатано — «точность показания прибора может составлять ± 0.25 метра» и объясняет: «Вот видите, ошибка может составлять 0.5 метра».

А на вопрос: «Зачем нам такой прибор?» только пожал плечами (не моё, мол, дело).

Кроме того, эхоледомер имел ограничения по глубине погружения и скорости движения лодки. При его работе давление внутри лодки должно соответствовать атмосферному давлению в районе плавания. Несмотря на наши нелестные отзывы «НЭЛ-2» был принят на вооружение за неимением других вариантов.

По возвращении с моря нас ожидали очередные кадровые перемещения. Командир «С-346» капитан 3-го ранга В. Зверев и наш Владимир Николаевич Чернавин назначены командирами строящихся атомных подводных лодок. Командиром «С-346» стал её старпом Вилен Лободенко. К нам командиром был назначен

старпом «С-344» капитан-лейтенант Виталий Торопов. Смена состоялась в апреле.

Приступили к отработке задач боевой подготовки с новым командиром. Всё шло нормально, все задачи сдали с хорошими оценками и вновь вошли в состав кораблей первой линии. Завершилось всё участием в августе во флотском учении. И здесь мы поставленную нам задачу выполнили успешно. Возвратились в базу и занялись планово-предупредительным ремонтом (ППР).

Говоря о начале 1959 года, вспоминается начало телевидения в Мурманской области. О том, что в Мурманске строится телестудия и телебашня, слухи ходили давно. И всё же, когда телевидение началось, оно было воспринято как приятная неожиданность. Полярники бросились в Мурманск за телевизорами. Мы тоже заимели телевизор «Рекорд». Встала проблема с антеннами. Их устанавливал каждый индивидуально.

В мгновение ока крыша нашего дома оцетинилась самыми разнокалиберными антеннами. Как было объявлено, началась опытная эксплуатация Мурманской студии телевидения. Телепередачи велись только в вечернее время. Но нам и этого хватало. Запомнились первые телеведущие: Евстолия Хаустова и Сергей Тулупников. Я с ним познакомился в 1973 году в Ленинграде. Он рассказал, что работал на Ленинградском телевидении, и его, как опытного телеведущего, попросили помочь в налаживании работы на Мурманском телевидении. Вот он несколько лет там и работал. Для нашей флотской жизни, особенно для семей, это было большим расширением как информационных, так и культурных возможностей.

В 1956 году на флотах были созданы Подводные силы.

Командующим Подводными силами СФ был назначен вице-адмирал Орёл Александр Евстафьевич. Начальником штаба Подводных сил СФ в 1958 году был назначен контр-адмирал Кудряшов Геннадий Трофимович. Штаб Подводных сил размещался в здании штаба СФ времен войны (в свое время там размещался штаб 23-й дивизии ОВРа, а теперь штаб Кольской ФРС). В начале сентября в конце рабочего дня направился домой. На трапе Циркульного дома встречаю Г. Т. Кудряшова, отдал честь, а он мне: «Евдокименко, не пора ли Вас произвести?» Я онемел от неожиданности. «Завтра приходите ко мне в штаб, там поговорим», и пошел дальше. Только теперь дошел до меня смысл его

слов. Сдержал свое слово Андрей Трофимович! Пулей домой с предчувствием чего-то хорошего. На следующий день около 16.00 пришел к кадровику Подводных Сил капитан-лейтенанту Глебу Караушеву. Он служил старпомом в нашей бригаде на соседней лодке, отношения у нас приятельские. Глеб сообщил, что Олег Захаров, старпом на «С-345», назначен командиром лодки в Лиинахамари. Тебе предлагается его место.

Согласен.

Пошли к Кудряшову. Он вспомнил прежнюю службу, очень сокрушался по поводу гибели наших ребят на «С-342». «Пойдёшь старпомом к Курдину, помни о прежних ошибках!»

Капитан 3 ранга Кирилл Курдин — командир подводной лодки «С-345».

4.16. СТАРШИЙ ПОМОЩНИК КОМАНДИРА «С-345»

Так я попал старпомом опять к Кириллу, только не Жабарину, а Курдину. У нас с ним сложились прекрасные отношения. Человек он своеобразный, иногда увлекающийся, иногда резкий, но в общем нормальный, по моим понятиям, командир подводной лодки.

Он входил в группу командиров, которые постоянно что-то разрабатывали, улучшали. Всё это было бы неплохо, если бы эти «разработки» во время их внедрения не выходили нам же боком.

Но об этом ниже.

Замполитом на лодке был капитан 3 ранга Бахтов Дмитрий Николаевич. Спокойный, уравновешенный. Фронтовик — будучи пулемётчиком, был тяжело ранен в боях на Курской дуге. Долго лечился в госпитале в Баку. После лечения поступил в Военно-морское политическое училище. Мы с ним сразу нашли общий язык, наши жёны тоже подружились. Эта семейная дружба длится до сих пор. Когда бываем в Ленинграде — встречаемся.

Командиром БЧ-5 был капитан-лейтенант Мацкевич В. В., очень грамотный, высокообразованный офицер — тоже подружились семьями.

Экипаж «С-345» мне был хорошо знаком, ведь его старпомом был мой однокашник Олежка Захаров. Да и бригада наша же.

Дима Бахтов предложил мне стать секретарём партийной организации лодки. Так сказать, объединить строевую и политическую власть в целях укрепления организации и дисциплины. Заодно реабилитировать себя в какой-то степени на партработе.

Согласился.

Избрали меня секретарём партийной организации ПЛ «С-345». Работы прибавилось, но зато и власть двойная — строевая и партийная, легче работать с людьми. А работать пришлось много.

В конце сентября на бригаду пришло пополнение из инженерных ВВМУ. Молодые командиры групп движения на несколько лодок, в том числе и на нашу. Ребята все молодые, но с обострённым чувством юмора. Заводилой у них был инженер-лейтенант Юра Ломакин. Они все острили по поводу корабельного спирта, вернее, по способу его хранения. На обслуживание лодочных механизмов и аккумуляторной батареи его выдавали 12,5 кг в месяц на лодку.

Хранение спирта доставляло много забот и неприятностей командирам БЧ-5 лодок. Вот они, вернее, Ломакин, и придумали очередную остроту: «Это шило в мешке не утаишь!» Так и пошло по бригаде, затем по дивизии, обозначение этого продукта девизом «Шило». А в дальнейшем этот термин прижился на всех флотах. Вот с этими ребятами и приходилось плотно работать. Но главная нагрузка пришла с другой стороны.

В октябре 1959 года нашу 25-ю бригаду передислоцировали в бухту Ягельная, что в Сайда-губе, где тогда базировалась 22-я бригада подводных лодок. Из наших двух бригад и бригады ракетных лодок в губе Оленья была образована 8-я дивизия подводных лодок.

Командиром её был назначен капитан 1 ранга Егоров Георгий Михайлович (будущий Командующий СФ и Начальник ГШ ВМФ), только что окончивший Академию Генерального штаба. Это был прекрасный командир, грамотный, хорошо знающий свое дело. Главное — как он относился к людям: бережно, внимательно, особенно в вопросах подготовки и воспитания командиров подводных лодок. За короткое время завоевал любовь и уважение не только офицеров, матросов и старшин, но их семей. За долгие годы службы я ни от кого не слышал в его адрес худого слова.

Начальником штаба дивизии назначен капитан 1 ранга Глоба Яков Николаевич, командовавший до этого 22-й бригадой ПЛ.

На новом месте базирования экипаж «С-345» поселился на плавбазе «Инза», только что пришедшей с Черноморского флота. Экипаж плавбазы привез с собой бурого кавказского медвежонка. Жилой пятиэтажный дом, в строительстве которого принимали участие экипажи подводных лодок дивизии, только ещё строился. На побывку в Полярный — буксиром раз в две недели. В 18.00 туда и к 07.45 — обратно.

Как-то в субботу мне позвонил из Полярного Феликс, брат жены. Командир отпустил меня, но буксир в субботу ушёл раньше, я на него опоздал. Решил добраться до Полярного пешком по тундре. Надел сапоги, шинель, фуражку, и вперёд.

Снег ещё не выпал, но подморозило слегка, идти было легко. До губы Оленья я дошёл минут за тридцать, а дальше...

Устья губ Оленья, Пала и Екатерининской гавани как бы сходятся. Подошёл к любому из них — и вот в любую губу вход, но для этого нужно какое-нибудь плавсредство, а иначе — видит око, да зуб неймёт. А сами губы расходятся веером. Поэтому и путь от Оленьей до Палы занял более двух часов. Шёл напрямую, благо сопки невысокие, а болотца все подмёрзли. Когда вышел на дорогу, идущую вдоль Пала-губы, уже стемнело. Солидно устал, но дорога прибавила сил. Домой пришёл часиков в девять вечера.

Что интересно — очень хотелось есть, причем даже ячневая каша казалась лакомством. Ввалился в квартиру, на удивление Римули и Феликса, и сразу же в ванную. Помылся — и как огурчик. Таким образом встреча с родственником состоялась.

По Ягельной пошел слух о моем пешем «вояже». Когда дошло до начальства, оно заволновалось — а вдруг найдутся желающие последовать моему примеру? Со мной провели беседу политработники о нежелательности повторения подобного. Наказывать меня не за что. Домой я был отпущен официально, а ходить по тундре никому не запрещалось.

С тех пор командованием специальным приказом было запрещено пешие переходы из Ягельной в какой-либо населённый пункт, особенно в Полярный.

На флоте существовал такой вид службы, как дежурство подводной лодки в часовой готовности к выходу в море. Дежурная лодка, получив команду, должна не позднее, чем через час, выйти

в море, будучи готовой к ведению боевых действий в течение срока своей автономности. Для лодок 613-го проекта этот срок — месяц. К заступлению на дежурство готовятся очень тщательно. Загружаются до полных норм все запасы материально-технического и продовольственного снабжения. Должен быть принят полный боекомплект боезапаса.

На наших лодках не имелось морозильных камер и холодильников, поэтому загрузка свежими продуктами не предусматривалась. И вот наша «инициативная группа», в том числе и наш командир Кирилл Курдин, предложила организовать загрузку свежими продуктами (хлеб, мясо, овощи) дежурной подводной лодки в течение того времени, когда она готовится к выходу. На продовольственном складе подготавливается недельный запас. Он хранится в виде, позволяющем выдать его не более, чем за 10-15 минут. При объявлении «боевой тревоги» дежурной подводной лодке ОД дивизии немедленно отправляет грузовую автомашину к месту стоянки лодки. На неё садится кок и провизионщик. Машина едет к продскладу на ПКЗ, загружает заготовленные заранее продукты и доставляет их к борту дежурной лодки. Провели несколько тренировок.

Временной интервал этого мероприятия определился в тридцать—сорок минут.

В часовую готовность укладывается. Разработали и утвердили соответствующие положения и инструкции у командования. Казалось бы, все «о-кэй», но жизнь вносит свои коррективы. Как нарочно, опробовать это «новшество» довелось нашей «С-345».

Я говорил командиру, что при нашей безалаберности из этой затеи вряд ли что-то путное выйдет. Но он не обратил на эти слова внимания.

А всё получилось, как в анекдоте.

«С-345» заступила на боевое дежурство. Стояли левым бортом у плавбазы «Инза». С утра на плавбазе начальник политотдела дивизии проводил совещание секретарей партийных организаций. Я, естественно, на нём присутствовал, как секретарь партийной организации своей лодки. В середине совещания объявляется боевая тревога дежурной ПЛ. Я поднимаюсь, чтобы идти, но начпо оставляет меня, считая, что лодка стоит у борта плавбазы и мне достаточно пары минут, чтобы попасть на нее. Через полчаса всё же отпустил.



Первый жилой дом в г. Ягельная, 1960 г. Я с Иришкой у дома

Бегу на корабль.

Командир на мостике, комбриг и начальник штаба бригады нервничают на нашей надстройке. Взбегаю на мостик, командир говорит, что подготовка идёт нормально. Мы должны выйти в заданный район, оттуда возвратиться в Полярный, где нас проверит штаб Подводных сил СФ. Ничего страшного, экипаж подготовлен хорошо, пусть проверяют.

Подходит время выхода. Помощник командира Алик Крестовский шёпотом докладывает мне, что кок и провизионщик ещё не вернулись.

Как, почему, кто отпустил?

Я к Курдину — на борту нет кока и провизионщика. Он побледнел и докладывает начальству. В. Маслов как шархнет варежка-

ми об палубу: «Опять этот Евдокименко!» А продсклад-то вот он — ПКЗ стоит напротив, оттуда пешком можно добраться за десять минут! Делать нечего, отдаём швартовы и отходим от плавбазы.

Сигнальщик докладывает: «Вон, бегут наши по берегу!»

Действительно по дороге от ПКЗ к плавбазе бегут наши кок, провизионщик и ещё пару каких-то матросов, нагруженные мешками и ящиками...

Сутки мы провели в море. К счастью, вернулись в свою Ягельную, а не в Полярный, в котором штаб Подводных сил показал бы нам, где раки зимуют. А на берегу уже ждёт приказ комбрига, в котором мне, как виновнику случившегося безобразия, объявляется предупреждение о неполном служебном соответствии. Кок и провизионщик докладывают, что они прибыли на ПКЗ своевременно, грузовая машина стояла у трапа ПКЗ. Через 20 минут, когда они вышли на причал с продуктами, машины не было. Вахтенный у трапа подтвердил, что она уехала. Метались они, метались, упростили дежурного по ПКЗ помочь людьми и понесли «свежий запас» на себе, но было уже поздно. Я не успокоился, потребовал у дежурной службы тыла объяснений. Выяснилось, что пока наши люди получали продукты, с соседней ПКЗ вышел командир 22-й бригады капитан 1 ранга Иван Жуйко. Ему нужно было попасть в штаб дивизии. Никаких объяснений шофёра он не пожелал слушать. Сел в машину и уехал.

Вот так у нас, нередко на корню, душатся полезные начинания. Ведь сама идея очень неплохая. Но после случившегося начальство решило больше не рисковать. Когда я при неприятном разговоре с начпо об этом инциденте напомнил, что он же меня не отпустил при объявлении боевой тревоги, мне было сказано, что нужно было настойчивей требовать. Так как все — и командование, и офицеры — понимали подоплёку данных событий, это «наказание» было тихой сапой «похерено», как говорил капитан Иванов Синцову в романе «Живые и мёртвые».

В апреле 1960 года проводилось флотское учение, в котором участвовала и «С-345». Наша «инициативная группа» решила испробовать разработанный ими приём уточнения данных, получаемых поисковой РЛС «Анкер». Точность пеленгования ею работающих активных РЛС находилась в пределах 35—45 градусов.

Они разработали тактический приём, позволяющий, по их мнению, увеличить точность пеленгования до 5—10 и менее градусов. Держали методику этого приёма в секрете.

Мы, старшие помощники командиров лодок, обсуждали между собой эту тему. Знали, что лодка должна каким-то образом маневрировать, но все это были догадки.

На учении мы свою задачу выполнили: обнаружили работу «противника» своим «Анкером». Командир обрадовался и в то же время страшно возбудился, а в таком состоянии к нему лучше не подходить. Срочно погрузились на глубину 25 метров и дали самый полный ход. Когда всё улеглось, К. Курдин спрашивает меня: «Старпом, мы что, идём от цели?»

Я ответил утвердительно.

Оказывается, с обнаружением работающей РЛС «противника», мы, в соответствии с их методикой, должны были погрузиться на глубину, лечь на курс, соответствующий усреднённому пеленгу на цель, и дать самый полный ход (порядка 13.5 узлов), идти так полчаса. Затем, сбросив ход до малого, всплыть под перископ и взять «Анкером» пеленг на работающую РЛС. По разработанной ими методике на основании имеющихся двух замеров с разносом по времени не менее получаса, рассчитать уточнённый пеленг на цель и доложить на КП флота.

Но так как мы бежали не на противника, а от него, то, по-видимому, методика не могла быть применена. Во всяком случае, мы донесли на КП о «противнике», руководствуясь теми данными, которые имели. Они и так оказались достаточными. Так что в итоге командир получил благодарность от Командующего флотом, а по возвращении был назначен командиром строящейся ракетной лодки 629 проекта.

Мне было присвоено воинское звание капитан 3 ранга.

Последовали очередные кадровые перемещения. Комбриг капитан 2 ранга В. Кичев ушёл на повышение. Капитан 2 ранга В. Маслов назначен начальником штаба бригады атомных подводных лодок. Командиром нашей бригады назначен капитан 2 ранга Неволин Георгий Лукич. Начальником штаба — один из командиров подводных лодок 22-й бригады капитан 2 ранга Ананиашвили Борис Анатольевич.

Командиром нашей «С-345» назначен капитан 3 ранга Иван Белый (хотя на самом деле он был ярким брюнетом). На этом, как

я считаю, закончился период моего вылезания из той чёрной ямы, в которую я попал после 28 октября 1958 года. Я сделал такой вывод после того, как до меня дошли сведения о том, что командир нашей дивизии контр-адмирал Егоров Г. М. по поводу присвоения мне звания капитан 3 ранга выразил свое мнение: «Послали пробный шар. Прошел успешно. Теперь можно думать о развитии успеха».

В мае вступил в строй жилой пятиэтажный дом, который мы строили всем миром. Получили комнату в двухкомнатной квартире на первом этаже. Вторую комнату занял флагманский минёр нашей бригады капитан 3 ранга Гриша Мосолов с женой Аней. Мы быстро перевезли наши семьи из Полярного. Мебель в комнатах казённая — кровать, стол, пара стульев, шкаф. На кухне по шкафчику на семью. Что ещё надо?

Римуля с доченькой Иришуней уехали на лето на юг — в Минск.

Все лодки нашей бригады — 1956 года постройки. Прошло четыре года, подошёл срок текущего ремонта. Подводные лодки Северного флота текущий ремонт проходили или на СРЗ-35 в г. Роста, или на СРЗ-10 в губе Пала (Полярный).

Нашей «С-345» ремонт предстоял в СРЗ-35. В июне мы туда и пришли. В заводе стояли у борта ремонтирующегося эсминца. Экипаж также был размещен на нём. Я разместился в каюте старпома эсминца капитана 3 ранга Паши Лапковского. Мы с ним крепко подружились. А командиром бригады ремонтирующихся лодок был мой бывший командир на «С-104», теперь уже капитан 1 ранга Фионов. Так что и с этой стороны мне повезло.

В июле Иван Белый ушёл в отпуск, я остался за командира, и передо мной встала дилемма. Ситуация сложилась типичная, видимо, для всех флотов, а может, и других предприятий, содержащих определенный процент своих средств в постоянной готовности к действию. При постройке любого корабля или машины предусматривается определённый вид и количество запасных частей на каждую единицу (корабль). Но невозможно иметь запчасти буквально по каждому номиналу. Некоторые механизмы и детали рассчитаны на такой срок работы, что запасные части понадобятся через пять—шесть и более лет. Это в расчётах и теории. А в жизни бывает и так, что выходит из строя (срабатывает или ломается) механизм или деталь раньше времени. Или

такая мелкая деталь, что о ней и не думают. Она вышла из строя, а ЗИПа не предусмотрено. Деталь небольшая, но механизм не работает. Лодка в таком случае, по нашим законам, не может выходить в море с неисправной материальной частью и считается небоеготовой. Но каждое соединение должно строго выдерживать процент боеготовых кораблей. Его несоблюдение ведет к тяжёлым последствиям, вплоть до снятия с должностей соответствующих начальников.

Запчасть или механизм какой-нибудь срочно заказывают на заводе-изготовителе. Но пока заказ будет выполнен, может пройти не один месяц. Как выйти из этой критической ситуации?

Ба!

Да у нас ПЛ «С-...» стала в ремонт на полгода! Вот с неё временно снимем эту деталь, прибор или механизм, поставим вместо вышедшего из строя. А в течение этого полугодия получим новую с завода-изготовителя и все восстановим.

Это опять-таки планы и размышления. А в жизни получалось так, что лодка или любой корабль заканчивает ремонт, а в море выйти не может. С неё были сняты по вышеуказанным причинам какие-то приборы или механизмы, а вернуть их по тем или иным обстоятельствам вовремя не смогли. Возникает большой скандал.

По этому вопросу Командующий флотом издал приказ, категорически запрещающий снимать с ремонтирующихся кораблей какие-либо приборы и механизмы, не подлежащие ремонту на судоремонтном заводе в соответствии с ремонтными ведомостями. За нарушение приказа предусматривались строгие меры наказания к командирам ремонтирующихся кораблей. Подобные приказы были продублированы командирами соединений (бригад, дивизий, эскадр). Пока командир «С-345» был на месте, меня эта проблема мало касалась. Но когда он ушёл в отпуск, этот вопрос встал передо мной во весь рост.

Указания и приказания со стороны командования передать такой-то прибор или механизм на такую-то ПЛ или просто в бригаду теперь должен был выполнять я.

А как мне быть?

Я мог бы безоговорочно выполнять все эти указания. Но я уже знал, что после возвращения И. Белого из отпуска уйду на новую должность. С какими же глазами я передам ему корабль, «очи-



Г. Ягельная. Казарма и штаб 12-й эскадры.

щенный» от ряда деталей и приборов? И решил занять жёсткую позицию. На все запросы твердо отвечал: «Нет!»

В конце августа из Минска возвращалась жена с дочерью. Получив «Добро» на пару дней у комбрига Фиронова, я отправился в Мурманск встречать свою семью. Старшим на лодке остался помощник командира старший лейтенант Алик Крестовский. Вообще-то он Олег, но такое ласковое имя как-то прижилось на лодке и бригаде. Он был очень толковым, сообразительным, надёжным офицером, обладавшим к тому же быстрой реакцией. В общем, достойный сын командира бригады подводных лодок Черноморского флота, погибшего в походе на одной из них в годы войны. Встретил жену с дочерью. Попутно купили в мебельном магазине диван-кровать. Это была первая мебель, которую мы сами заимели, а не получили из КЭЧ дивизии. Погрузились на рейсовый катер и двинулись в Ягельную. День был солнечный, но при подходе к губе Сайда море накрыл туман.

Чуть было не вернулись в губу Кислая (Полярный). Что бы тогда мы делали со своим диваном? Но капитан рискнул, и мы

потихоньку пошли дальше. Вскоре туман как-то рассеялся, и мы благополучно ошвартовались к пирсу в Ягельной.

На другой день, разместив семью, направился в Росту. Катер из Ягельной шёл в Североморск. Не важно, из Североморска до Росты автобусом полчаса езды. На причале в Североморске встречаю флагманского механика нашей бригады капитана 2 ранга Юру Кирюшкина и флагманского специалиста СПС. Юра отводит меня в сторону и по секрету сообщает, что они возвращаются после проверки нашей лодки. НШ бригады, разозлённый моими отказами, направил так называемую «Комиссию по проверке состояния дел на ПЛ «С-345». Задачу поставил: «нарыть как можно больше негатива, дабы поставить меня на место».

Понятно.

Захожу на лодку, Алик Крестовский докладывает. Прибывшие проверяющие, никому не представляясь, сразу прошли на борт лодки. Но служба вовремя доложила ему об этом. Помощник спустился вниз и буквально выгнал их с корабля. По уставу, любая проверяющая инстанция, прежде всего, представляется командиру корабля или лицу его замещающему, после чего с его разрешения может приступить к работе. Они же все эти положения нарушили и были выдворены, не успев ничего особенного найти или «нарыть». Правда, в кают-компании флагманский СПС нашёл пару лоций, бывших когда-то секретными, а теперь рассекреченными и хранящимися открыто. Он в этом и не разобрался, так как слово «секретно» было вытиснено на обложке при издании. Через несколько лет эти книги были рассекречены, о чём сделана соответствующая надпись. Но тиснение же не вырежешь.

Выслушав доклад, я понял, что ничего особенного не произошло. В порядке на лодке я был уверен и не придавал особого значения этому визиту. В июле—августе наш замполит ушёл в отпуск. Стажироваться в его должности к нам прибыл лейтенант Козлов Кузьма Ананьевич из политотдела Ленинградской военно-морской базы.

В сентябре вернулся из отпуска командир «С-345» и пришёл приказ о моем назначении командиром подводной лодки «С-348». Предыдущий её командир капитан 3 ранга Евгений Курдасов направлен на учёбу в Военно-Морскую Академию.

Сдал дела — и в Ягельную.

Глава 5.

КОМАНДИР ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «С-348». ГУБА САЙДА

5.1. ВСТУПЛЕНИЕ В ДОЛЖНОСТЬ. ПОСТАНОВКА В ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ. ПЕРВЫЙ ПОХОД НА БОЕВУЮ СЛУЖБУ. ГИБЕЛЬ «С-80». МНЕ 30 ЛЕТ

Доложил о прибытии комбригу капитану 1 ранга Неволину Г. Л. Получил приказание принять дела наПЛ «С-348» и вступить в командование кораблём.

Итак, сбылась мои мечты и стремления — я стал командиром подводной лодки! Допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой я получил ещё в марте 1958 года. Поэтому нагрудный знак командира подводной лодки я получил сразу же по назначении. Подводная лодка 613 проекта мне очень нравилась. Управлять таким кораблем — большое везение и большая радость. Да и учителя были у меня прекрасные: командир «С-155» капитан 3 ранга Романюк Владимир Константинович, командир «С-342» капитан 3 ранга Жабарин Кирилл Павлович, командир «С-347» капитан 2 ранга Чернавин Владимир Николаевич, командир «С-345» капитан 3 ранга Кирилл Курдин. О каждом из них можно было бы написать книгу. Но я, к сожалению, не писатель.

К этому времени состав нашей 25-й бригады входило одиннадцать лодок. «С-341» — командир Витя Овчинин; «С-342» — командир Витя Малярчук; «С-343» — командир Витя Бежан; «С-344» — командир Юра Писаревский; «С-345» — командир Иван Белый; «С-346» — командир Вилен Лободенко; «С-347» — командир Виталик Торопов; «С-348» под моим командованием; «С-349» — командир Слава Виноградов; «С-378» — командир Феликс Омеличкин.

Каждая лодка имела свои особенности, но на их фоне выделялась «С-349»: штурман старший лейтенант Ян Лисичкин, минер старший лейтенант Володя Белкин, а их прямой начальник — старший помощник командира, капитан 3 ранга Н. Паришкура, что вызывало массу подначек.

Появился у нас второй, или резервный, экипаж. Но что удивительнее всего, командовать им прибыл капитан 3 ранга Юра Иванов, тот самый бывший начальник РСЧ Горьковской бригады строящихся лодок. Это по его вине я получил первое серьёзное дисциплинарное взыскание, да ещё от самого Иосселиани! Так что служба преподносит всякие сюрпризы.

Получилось так, что все командиры лодок бригады вышли из старпомов и помощников командиров нашей же бригады.

Фактически мы служили вместе с 1956 года и за этот срок хорошо узнали друг друга, сдружились, в том числе и семьями, так как жили на соседних площадках и в соседних домах.

Вступление в командование подводной лодкой «С-348» совпало с корабельным праздником — 4-й годовщиной вступления лодки в состав ВМФ и подъёмом военно-морского флага и гюйса. Так что торжественный подъём флага, праздничный обед и небольшой концерт самодеятельности способствовали налаживанию взаимопонимания нового командира и экипажа ПЛ. Совместная трехлетняя служба в одной бригаде имела тоже положительное влияние. Офицерский состав меня хорошо знал. Да и экипаж у Жени Курдасова всегда был на высоте. С ВОЛСОК пришел новый старший помощник командира капитан 3 ранга Толя Деманов. До этого он служил старпомом на лодке радиолокационного дозора под командованием моего однокашника по учебе на том же ВОЛСОК Андрея Ефременко. У нас с новым старпомом сразу же сложилось полное взаимопонимание. Мы с ним ещё в училище хорошо знали друг друга, хотя он был на курс младше.



*Корабельный праздник. ПЛ «С-348» — 4 года.
Г. Ягельная, 1960 г.*

Особенно мне повезло с командиром БЧ-5 старшим лейтенантом Здесенко Львом Григорьевичем. Грамотнейший инженер-механик, спокойный, уравновешенный, компанейский и юморной, настоящий «трудоголик». Мы с ним прослужили вместе 11 лет — он был командиром БЧ-5 и на экипаже атомной ПЛ под моим командованием. Я всегда был твёрдо уверен, что в море по механической части и в вопросах живучести корабля всё будет «тип-топ», считал, что мне повезло с экипажем.

Служба на новом месте началась с подготовки к постановке в текущий ремонт на СРЗ-10, куда мы пришли в конце сентября. Я был сразу же отправлен в отпуск из расчёта прибытия к началу декабря. В его начале ПЛ «С-342» под командованием капитана 3 ранга В. Малярчука должна была выйти на патрулирование в южную часть Норвежского моря. Как тогда говорили — в автономное плавание или, попросту говоря, в «автономку». Позднее подобные походы стали именоваться «боевой службой».

Я должен был идти с ним вторым командиром.

По возвращении из отпуска вместе отправились на инструктаж в штаб Подводных сил в Полярном. Витя предложил постричься наголо, чтобы за 30 суток плавания наши волосы на голове «отдохнули». Зашли в Полярном в парикмахерскую. Сел в кресло, и парикмахер стала уговаривать вместо стрижки наголо постричься под «ёжика».

Уговорила.

Такая причёска мне очень понравилась — ходишь по лодке, волосы не липнут и никуда не попадают. И вот я уже более 60 лет ношу такую причёску. Каких только наименований она за это время не имела — и «ёжик», и «канадка», и ещё как-то. Помню, через пару лет службы в штабе флота парикмахер шутливо сказала мне: «Такой-то и такой-то попросили подстричь их, как Евдокименко».

По каким-то неизвестным мне причинам мой выход в море в качестве второго командира перенесли с «С-342» на «С-346».

28 января мы с командиром «С-346» Вилей Лободенко прибыли в штаб Подводных сил на инструктаж. Начальник штаба контр-адмирал Г. Кудряшов был в отпуске. Службой штаба правил его заместитель капитан 1 ранга В. Романюк (мой бывший командир на «С-155»).

Он был в очень возбуждённом состоянии, «вечно этот Ситарчик!» — слышалось в штабе.

Оказалось, что ПЛ «С-80», которой командовал капитан 3 ранга Ситарчик, должна была донести об освобождении полигона боевой подготовки, в котором должны были уже действовать по своему плану надводные корабли. Но лодка вовремя не донесла. Надводные корабли не могут войти в полигон и начать свою работу. Драгоценный мазут жёгся зря. В этой нервной обстановке нас наскоро проинструктировали. Мы вернулись к себе в

Ягельную и тут же вышли в море. Я ещё подумал, а ведь на борту у Ситарчика стажирруется командир подобной ПЛ Володя Николаев, мой однокашник и приятель. «С-80» входила в состав 22-й бригады, и мы, командиры, хорошо знали друг друга.

Нашей «С-346» была поставлена задача: ведение разведки в южной части Норвежского моря. Фактически в северной части Фареро-Исландского рубежа. Патрулирование проходило нормально. Помню, как-то нес командирскую вахту ночью. Шли под перископом, море балла три—четыре, прилично качало, и вдруг, часа в четыре прямо по носу обнаруживаю белый огонек — появится и пропадает, но не от мигания, а на волне в объективе перископа постоянно его удерживать не получалось. Акустик никаких шумов не обнаружил, значит, дистанция приличная. Кто-то, возможно, идёт, куда ему надо.

Я ещё подумал, а потом с Виленом поделился мыслью, что вот на такой волне, да ещё ночью, плавание под РДП и под перископом все-таки рискованное дело.

Когда мы вернулись 27 февраля, нас встретил начальник штаба дивизии капитан 1 ранга Н. Баранов и спрашивает: «При вас не получили донесение от Ситарчика?»

«Да» — отвечаем.

«Так вот, он до сих пор не вернулся!»

Трагедия!

Все погибли и до сих пор не найдены! Погиб мой товарищ Володя Николаев! Пятая гибель из нашего выпуска! К нашему возвращению все комиссии работы закончили, установилось относительное спокойствие. В дальнейшем, через несколько лет, как известно, «С-80» нашли и подняли. Об этом мне рассказывал участвовавший в её подъеме капитан 1 ранга Востряков Иосиф Викторович. Причиной её гибели как раз и оказалось плавание под РДП в штормовую погоду.

31 марта — мое тридцатилетие, которое мы и отметили. К концу 1960 года строители начали сдавать новые дома — пятиэтажки, получившие в дальнейшем название «хрущобы». А ведь зря иронизируют по поводу этих домов. Они быстро решили проблему жилья офицерского состава. По крайней мере, у нас на СФ. Получили и мы с Римулей двухкомнатную квартиру на третьем этаже. Радости не было предела. А тут как раз такой юбилей! Совместили празднование с новосельем.

В нашей двухкомнатной квартире, с учетом того, что в одной комнате спала трехлетняя дочь, собралось более 25 человек. Командиры с жёнами, Дима Бахтов с Лидой и брат жены Феликс с Лилей (к этому времени он уже был замполитом на «С-341» у Вити Овчинина, но об этом ниже).

Как так получилось, что все уместились на таком крохотном пространстве? И пели, и танцевали. Коронным блюдом оказалась приготовленная Римулей зубатка.

О её появлении у нас на столах следует рассказать отдельно. Губа Ягельная является частью губы Сайда, в самой глубине которой расположен рыболовецкий совхоз в поселке Сайда. Нашлась умная голова и приняла решение, чтобы этот совхоз в счёт рыбопоставок государству снабжал рыбой нашу дивизию. Им выгодно и нам удобно. Всегда есть свежая рыба.

Местный военторг подсуетился, и рыба иногда появлялась и в нашем единственном магазине. Как-то они поставили нам свежесвыловленную зубатку. Каждая рыбина — пятнистая, плоская, величиной со стол. Мясистая, мякоть розовая и до чего же вкусная! Больше я такой нигде не видел. Всё, что продается на прилавках наших магазинов — это замороженная рыба. Она и в подмётки не годится свежей.

5.2. ПЕРВЫЙ ВЫХОД В МОРЕ. ПЕРВАЯ ТОРПЕДНАЯ АТАКА. РОЖДЕНИЕ ВТОРОЙ ДОЧЕРИ. НОВЫЕ ЗАМПОЛИТЫ ИЗ КАТЕРНИКОВ

Именя опять в отпуск за 1961 год. Окончился отпуск — одновременно закончился ремонт нашей «С-348». Пришли с завода в родную базу и с ходу приступили к отработке задач боевой подготовки. В 1961 учебном году командованием было принято решение задачи боевой подготовки отработать по нормам военного времени. Это означало сокращение сроков отработки каждой задачи, сокращение ряда боевых упражнений. В частности, вместо пяти торпедных стрельб выполнять одну. Я не помню, касалось ли это всего флота или только нашей дивизии или бригады. Но что «С-348» было предписано отрабатываться по этой про-



«С-348» в губе Эйна

грамме — это точно. Задачу один отработали быстро, сдали с оценкой «хорошо». Сразу же после сдачи задачи № 1 лодке необходимо было пройти обработку на станции безобмоточного разматывания (СБР), стоящей в Росте.

Первый выход в море, по нашим правилам, командир лодки должен выполнять под руководством старшего начальника. Командиру эскадры контр-адмиралу Егорову Г. М. необходимо было прибыть в штаб флота в Североморске. Он решил дойти на «С-348» до Североморска, а на дальнейшие действия он примет решение на месте.

Итак, мой первый выход на своей лодке буду выполнять под руководством командира эскадры. День выдался ясный, солнечный. Снялись со швартовов и идём на выход из Ягельной. И тут порывом ветра у меня сорвало фуражку, и она упала за борт.

Г. Егоров командует: «Командир! Человек за бортом!»

Я тут же выдал эту команду в ЦП, дал задний ход. Наверх выскочила швартовая команда. Всё заняло не более двух минут. Струёй от гребных винтов фуражку отбросило далеко от борта, и поймать её не удалось. Но командир эскадры остался доволен работой команды. Пришли на рейд Североморска, где моего начальника ждал катер.

«Дальше, командир, действуй сам», — и спустился на катер.

А мы двинулись дальше в Росту. Прошли необходимые работы по доведению магнитного поля корабля до требуемых норм, и пошли домой. Но мне ОД приказал зайти на мыс Шавор и принять дизельное топливо. Вот и первая швартовка в незнакомом месте.

Всё прошло прекрасно. Я же говорил, что наша лодка — замечательный корабль, и управлять им — одно удовольствие. Лев Здесенко тоже показал себя с лучшей стороны. Мы довольно быстро заправились и к вечеру уже были дома.

На отработку второй задачи в море старшим выходил командир «С-342» Витя Мальярчук. Якорная стоянка нам была указана в губе Эйна Мотовского залива.

Глубины стоянки небольшие, метров 60—80. Команда выходила на ловлю трески и пикши методом «на поддёр». Наживка — сначала головы селёдки, а затем кусочки самой выловленной рыбы. Иногда набирался большой лагун. Частенько к борту подходил рыболовный сейнер, и за банку воблы мы получали большой мешок рыбы. Особенно выделялась рыбка под названием «пинагор». Сама небольшая, но полный, даже огромный живот розовой икры.

Витя Мальярчук — кулинар-любитель — сам лично готовил эту икру, которая по вкусу почти не отличалась от лососёвой, только икринки значительно меньше размером. Он же готовил и рыбные блюда, причём, для всей команды. С помощью коков, конечно. Так что свое «хобби», как это принято называть сегодня, он удовлетворял полностью. Сдали задачу на «отлично».

Торпедную стрельбу мне выпало выполнять по отряду боевых кораблей. Состав ОБК — крейсер в охранении трех эсминцев и трех сторожевых кораблей (СКР).

Главная цель — крейсер с Командующим флотом на борту. Старший на борту лодки — начальник штаба бригады капитан 2 ранга Б. Ананиашвили. Позицию заняли своевременно, ожидаем.

Но вот получено приказание на выполнение торпедной стрельбы практическими торпедами. Начался поиск цели. Сначала обнаружили шум винтов одного СКР, затем второго и третьего. Идут завесой.

Проскользнули между ними.

Ага, вот и эсминцы — один, второй. Когда появился шум третьей цели, НШ предположил, что это крейсер. Чуть по нему не пальнули. Но что-то удержало меня. И в последний момент — шум четвёртой цели.



На мостике ПЛ «С-348». Командир

Вот он, крейсер!

Пришлось немного понервничать, но выстрелить успели. ЭДЦ определены были с допустимой точностью, но как прошла торпеда, я не знал. Как потом мне передавали, хода торпеды не видели, но как всплыла она — заметили. Вот она, моя первая торпедная стрельба, да ещё по Командующему флотом!

Засчитали, как успешную. Я уже рассказывал, какие бывают вариации при выполнении командиром лодки своей первой торпедной атаки. В моем случае ситуация была несколько иной.

Я сделал для себя вывод, что не всегда нужно слепо следовать подсказкам старшего товарища.

В итоге, к концу августа ПЛ «С-348» успешно отработала и сдала все положенные задачи и вошла в первую линию. В июле нашу 8-ю дивизию переименовали в 12-ю эскадру подводных



Замполит «С-341» капитан Хорин Ф. А. на мостике лодки

лодок в связи с включением в её состав 16-й дивизии ракетных подводных лодок 629-го проекта.

Командовал дивизией контр-адмирал Пархомюк Иван Лазаревич, которого я хорошо знал ещё по «С-102».

Пока я занимался морскими делами, моя Римуля родила вторую дочь, Римуленьку. Рождение первой дочери прошло без всяких осложнений. Со второй получилось несколько иначе. В декабре 1960 года мы проводили отпуск в Ейске. По каким-то показателям жену положили в больницу «на сохранение». Я пришёл на беседу с начальником отделения. Оказалось, он во время войны служил в Полярнинском госпитале. А мы из Полярного — считай, земляки. Он мне сообщил, что по состоянию здоровья, в частности, «слабое сердце», для моей жены роды опасны. Но говорит: «Да, опасность для жены есть. Но представьте себе, у вас один ребёнок. И вдруг, не дай бог, что-то с ним случилось. Катастрофа в жизни. А тут второй есть. Какое-то утешение. Так что подумайте и решайте».

Эти его слова врезались мне в память намертво. Я пошел посоветоваться с Римулей. Но она даже мысли не допускала, что



Старпом ПЛ «С-348» Миронов В. М.

можно не рожать. Мы решились. И вот оно, свершилось 17 июня — родилась вторая доченька! Но судьба оказалась не очень мило-стивой. У новорожденной не всё было в порядке с ножками, необходимо лечение. К счастью, в Минске эта проблема могла быть решена и в довольно короткие сроки. Об этом я узнал только когда прилетел на несколько дней в Минск.

По окончании отработки задач я попросил у комбрига разрешения слетать на пару дней в Минск, посмотреть на новорожденную. С разрешения Георгия Михайловича Егорова комбриг дал «добро». В это время наш рыбсовхоз «Сайда» готовил партию сёмги к очередному партийному съезду. Её по каким-то причинам забраковали. Пришлось совхозу реализовать готовую сёмгу через рынок. Цена не очень высокая. В это дело активно включились жители посёлка Ягельный. Ребята предложили мне съездить в Сайду.

Там на выбор стояли бочки с сёмгой. Часть они даже закоптили. Выбрал я штук пять-шесть подходящих, засунул в эмалированное ведро и с таким «багажом» в аэропорт.

Кстати, копченая сёмга не прижилась, совсем не тот вкус, как у солёной. Так я прилетел в Минск с ведром сёмги и букетом цветов. Радость встречи омрачалась видом доченьки, запелёнутой своеобразным «треугольником». Хотя тревога и щипала сердце, но всё же была большая надежда на минских медиков.

Надежды оправдались.

Наша девочка, названная в честь мамы Римулей, выросла вполне здоровой. К этому времени родители жены Алексей Фомич и Альфреда Константиновна переехали на жительство в Минск, где получили двухкомнатную квартиру. У них и обитало мое семейство.

Через два дня я уже был в Ягельной, на корабле всё было в порядке. До конца года было несколько выходов в море, в том числе и на флотские учения. Произошли и кадровые изменения. На лодку был назначен помощник командира — старший лейтенант Николай Коржев. Мне он сразу же понравился — спокойный и требовательный, как и положено помощнику командира. Мы с ним в дальнейшем служили и на 3-й дивизии атомных ПЛ. Командиром рулевой группы был назначен лейтенант Решетов Виктор Константинович, окончивший наше училище, будущий вице-адмирал, командующий 1-й флотилией ПЛ.

Командиром торпедной группы — лейтенант Роговой Владимир Иванович, окончивший ВВМУ им. Фрунзе, тоже будущий контр-адмирал. Так что лодка была полностью укомплектована офицерским составом.

В сентябре приехала из Минска жена со старшей дочерью. Младшая осталась под присмотром дедушек и бабушек, так как курс лечения занимал более полугода. Жена, окончившая пединститут в 1955 году, впервые устроилась на работу. Преподавателем биологии и географии в вечерней школе, директором которой была жена Вити Малярчука Валя. Я часто бывал допоздна занят на службе или в море. Детских садов, конечно, в Ягельной и в помине не было. Трёхлетнюю Иришку приходилось пристраивать на вечер у знакомых или в семье Феликса, брата Риммы. Телефонов домашних тоже не имелось. Вот и приходилось мне, если возвращался пораньше, искать дочь по знакомым.

В связи с сокращением Вооружённых сил, проведенных Н. С. Хрущёвым в 1960—61 годах, многие офицеры ВМФ вынуж-



У п\б «Инза» в губе Ягельная. Моя Иршика с корабельным Мишкой

дены были менять свою профессию. Особенно это касалось надводников и, в частности, катерников.

Бывший начальник политотдела бригады торпедных катеров капитан 1-го ранга, а затем контр-адмирал Медведев П. Н. сагитировал многих катерников перейти замполитами на подводные лодки. Численность подводного флота быстро росла, началась сказываться нехватка офицерских кадров, в том числе и политработников. На нашу «С-348» пришел новый замполит из катерников — капитан-лейтенант Виктор Пучкаев. Оказался мой земляк, минчанин. На «С-341» замполитом был назначен капитан-лейтенант Феликс Хорин, как я уже неоднократно напоминал — брат моей жены. Таким образом, у нас организовалась некая «семейственность». Многие бывшие катерники затем перешли на командные должности, стали адмиралами, как упоминавшийся мной сосед Феликса в губе Долгая Западная Рэм Анохин, и даже Героями Советского Союза, как Егор Томко.

5.3. УЧЕНИЯ. СМЕНА СТАРПОМА.

ПЕРЕСЕЛЕНИЕ НА «АЯТ».

ПОИСК ПЛАРЬ В НОРВЕЖСКОМ МОРЕ

Выходы на учения начинались с рассредоточения кораблей на якорные стоянки в различные губы и бухты. За эти полгода многие командиры лодок, в том числе и я, хорошо усвоили, что такое губа Ара или Ура, губа Порчниха и так далее.

На одном из учений нашей бригаде приказано было рассредоточиться в районе острова Малый Олений, практически в проливе между островом и береговой чертой. Пролив оказался извилистым и не очень широким, но глубины от 60 до 100 метров позволяли стоять там на якоре. По ходу учения часто объявлялись различные виды тревог. В ходе этих тревог лодки погружались на глубину не менее 25 метров. Через каждый час подвсплывали на перископную глубину на сеанс связи. Если поступал сигнал: «Отбой!» — всплывали в надводное положение. Если сигнала нет — погружались вновь. При этом командир был свободен в выборе. Лодка могла ложиться на грунт или стоять на якоре в подводном положении. При этом якорь иногда полз по дну. Так, во время одного из всплытий я увидел, что корма вот-вот коснётся грунта. Пришлось срочно подработать моторами, сняться с якоря и вновь стать на якорь в более надёжном месте.

Однажды мои радисты пропустили сигнал «Отбой!».

И вот я продолжаю периодически нырять, а мои соседи стоят как ни в чём не бывало. Я, наконец, догадался, в чём дело, и тоже всплыл. Начальник штаба бригады, находившийся на соседней лодке, с ехидцей спрашивает: «Что это Вы так долго ныряли?»

А при одном из всплытий произошел курьёзный случай.

При выходе в море, если лодка в надводном положении, независимо от того, идёт ли она или стоит на якоре, каждый выходящий на верхнюю палубу или в ограждение рубки обязан назвать свою фамилию и попросить у вахтенного офицера разрешения выйти наверх. Это железный закон, выработанный в течение многих лет подводной службы. Вахтенный офицер, зная пофамильно каждого вышедшего наверх матроса или офицера, при срочном погружении следит, чтобы они все спустились вниз. Лишь после этого можно задраивать верхний рубочный люк.

И вот при той самой стоянке за островом Малый Олений наверх вышел наш новый замполит В. Пучкаев. На лодке он недавно, и забыл запросить разрешения выйти наверх. Незаметно для вахтенного офицера проскользнул в ограждение рубки. И, как на грех, объявлена воздушная тревога. «Все вниз! Срочное погружение!»

Я задраиваю верхний рубочный люк, заполняются ЦГБ.

Мне старпом тихонько говорит: «Замполит наверху».

Погружение приостановили. Слышу — кто-то царапается наверху, старается отдраить люк. Я помог ему, открываю люк — передо мною Витя Пучкаев. Вид у него, прямо скажем, неважный. Спускается вниз. Люк задраиваю, и ложимся на грунт.

Это ему был наглядный урок. Но испугался он не при погружении, а когда старпом под «страшным секретом» рассказал ему, как он чуть не утопил нашу лодку. Ведь если бы он отдраил люк при погружении (что он и пытался сделать), вода хлынула бы внутрь лодки, и мы камнем полетели бы вниз. Я потом долго его успокаивал, что этого не могло бы случиться. А он все повторял: «Ляпсус, ляпсус». На лодке он не сразу усвоил все особенности службы и при каждом огрехе признавался: «Да, допустил ляпсус».

А в итоге, к концу 1961 года экипаж ПЛ «С-348» в совершенстве овладел приемами покладки лодки на грунт и стоянки на якорю в подводном положении.

В декабре не повезло. Произошло неприятное происшествие с подводной лодкой под командованием капитана 2 ранга Козлова (инициалов, к сожалению, не помню). Возвращаясь из автономного похода ночью под РДП, столкнулся с норвежским траулером в западной части Баренцева моря. Получив не очень сильные повреждения кормовой надстройки в районе дизельного отсека, лодка вернулась в базу.

Поднялся страшный гвалт — как это так? Как такое могло случиться?

А так.

Это должно было рано или поздно случиться. Об этом глухо поговаривали командиры лодок, но далее дело не шло.

Дело в том, что по мере вступления в строй всё большего количества лодок начали расти и значения различных «показателей» их эффективности действий. Одним из таких показателей стало время движения лодки под водой. Чем больше это время, тем

эффективнее, считалось, она действовала. А как его нарастить? Время движения под электромоторами определено ёмкостью аккумуляторных батарей. Так что с этой стороны ничего не светит. Значит, надо наращивать время движения под РДП.

И начались «гонки».

Определялся лучший командир, достигший наибольшего времени пребывания под водой (а это значит — под РДП) за время автономного плавания.

Но движение ночью, да ещё в штормовую погоду, под РДП очень опасно. Высока вероятность столкновения с кораблём или судном. В перископ и в нормальную погоду не очень далеко можно обнаружить огни идущего судна. А при волнении эта возможность уменьшается почти до нуля. Но, как говорится, это мало кого интересовало, кроме самих командиров лодок. К их голосу не очень прислушивались. И вот — случилось!

Всех собак немедленно повесили на несчастного Козлова. Будто бы никто до этого не требовал большего процента пребывания под водой. Вот и дотребовались.

О второй неприятности, вернее, катастрофе я расскажу несколько позже.

В октябре командир «С-346» Виля Лободенко ушёл на повышение. Вместо него командиром был назначен Толя Деманов, мой старпом. Он давно уже был достоин такого назначения, и я был очень доволен. Ему на замену назначили капитан-лейтенанта Витю Миронова.

Как я уже говорил, в состав нашей эскадры вошла 16-я дивизия ракетных лодок. В связи с этим экипажи лодок 25-й бригады переселили на плавбазы. Наш экипаж перебрался на плавбазу «Аят». Построена она была в Ростове, как «Акса́й» и «Двина», но несколько раньше, и главным двигателем на ней были не дизели, а паровая машина, получающая пар от котлов, работающих на угле. Экипажам было даже удобнее. Все четыре лодки экипажей, базирующихся на «Аяте», как правило, стояли у того же пирса, что и «Аят». Далеко ходить и бегать по тревогам не надо, всё рядом.

Приближался Новый 1962 год. Отцы семейств, в том числе и я, ринулись в тундру в поисках ёлок или сосен. Часа два мы шарили на вездеходе — нет ничего. И уже на возвращении на одном из обрывов на вершине сопки я увидел прекрасную сосенку. Взобрался, срубил, принёс домой, поставили её в ведёрко с водой.



Празднование дня ВМФ. Капитан III ранга Овчинин, командир эскадры контр-адмирал Егоров Г. М. и моя семья

Радости Иришкиной не было конца. «Ёлка» простояла у нас более полутора месяца. Даже дала побеги в несколько сантиметров.

В феврале 1962 года «С-348» должна была выйти в месячное автономное плавание. Задача — поиск атомных ракетных подводных лодок (ПЛАРБ) США в Норвежском море. Первые двое с половиной суток поиск планировалось производить совместно с лодкой 633 проекта. В остальное время — самостоятельно. За неделю до выхода оба командира лодок были вызваны в штаб флота на инструктаж.

Инструктировали офицеры оперативного управления. Руководил — начальник штаба флота вице-адмирал Рассохо А. И. Он произвёл на меня очень сильное впечатление. Спокойный, вдумчивый, грамотный и, главное, очень умный человек. Я ни разу не слышал, чтобы он где-нибудь повысил голос. Убедившись, что мы уяснили поставленную задачу, повёл нас на инструктаж к командующему флотом адмиралу Чабаненко А. Т.



Со старшей дочкой. У борта плавбазы «Аят»

На флоте Командующего уважали и любили. Я его хорошо помнил ещё по 1953 году, когда он выходил в море на нашей «С-104». За истекшие восемь с половиной лет он почти не изменился. Такой же внимательный, от него прямо излучалась благожелательность и спокойствие. Он расспросил нас о состоянии и настроении экипажей.

Уточнил важность выполняемой задачи. Нужно было установить, соответствуют ли данные разведки о предполагаемых районах патрулирования ПЛАРБ. Напомнил о безопасности плавания под РДП, упомянув бедного Козлова. Вышли мы от него окрылённые, уверенные в успешном выполнении поставленной задачи.

В установленное время «С-348» вышла в автономный поход или на боевую службу по установившейся впоследствии терминологии.

Своевременно заняли заданный район. Погрузились и начали поиск ПЛАРБ в составе завесы из двух лодок. Через двое с половиной суток лодка 633-го проекта пошла по своему плану, а мы

продолжали поиск. Производили его на глубине, наиболее выгодной с точки зрения обнаружения нами ПЛАРБ США. Как правило, это были глубины порядка 100—150 метров. Шли под электромоторами экономхода или, как их называли немцы, моторами подкрадывания. Скорость, правда, небольшая — 2—2,5 узла, но зато шумности практически никакой.

В лодке устанавливался режим «тишина». Через 2,5—3 суток всплытие на зарядку аккумуляторной батареи, которая продолжалась 10—12 часов. Снова погружение. И в таком режиме до конца поиска.

Где-то в середине февраля на глубине 100 метров лодку вдруг стало покачивать градус на полтора—два.

Что за чудеса?

Значит, наверху творится что-то невообразимое. Когда через пару суток всплыли на очередную зарядку, море было спокойным, но шла огромная зыбь. Приходилось почти взбираться на волну. Подобрал курс с расчётом на наименьшую качку. Но качает всё равно прилично.

Пригляделся — батюшки мои, так ведь зыбь не простая. Она идёт в двух перпендикулярных друг другу направлениях! Такого я не припомню из своей практики. Да и ни от кого подобного не слышал. Закончили поиск. Обнаружений ПЛАРБ не имели.

Пошли домой. В Ягельной на пирсе нас встречает начальник штаба эскадры капитан 1 ранга Баранов Николай Михайлович. С тревогой осматривает лодку, спрашивает: «Ну, как вы?»

Думаю, что не зря он так спрашивает. На всякий случай отвечаю: «Да, трудноато пришлось».

Оказывается, в те дни, когда нас качало на 100 метрах, в Норвежском море разразился жесточайший шторм, были погибшие. Командование волновалось за нас, считая, что в подобный шторм у нас могло бы снести всю надстройку. Но Нептун нас помиловал. Шторм не застал нас наверху во время зарядки. В отчёте о выполнении задания я выразил свое мнение, что поиск ПЛАРБ одиночной дизельной подводной лодкой малоэффективен. Ещё первые двое—трое суток можно надеяться на внезапность. Но после первой же зарядки вероятность обнаружения ПЛАРБ резко снижается. А после двух—трёх зарядок падает до нуля. ПЛАРБ просто уйдет из района поиска. Для получения нужного результата следует организовать поиск несколькими

подводными лодками методом «гребёнки». Тогда ПЛАРБ, уходя от одной лодки, нарывается на другую.

Прихожу домой, а там уже две доченьки! Младшая увидела меня — и в рев. Что за чужой дядька? Иришенька ей всё втолковывала: «Да это же папа!» Постепенно всё пришло в норму. Папа признан, малышка уже быстро ползает по ковру, довольно своеобразным способом. Всё порывается встать на ножки. А по указаниям медиков это можно разрешить только через десять месяцев.

Вот и новые заботы.

5.4. НОВЫЙ КОМАНДУЮЩИЙ СФ. ТРАГЕДИЯ В ПОЛЯРНОМ. НА ФЛОТЕ ЕСТЬ САНАТО- РИИ! ПЕРВОЕ ЗНАКОМСТВО С ГК ВМФ. ПОСЕЩЕНИЕ СФ И МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ Н. С. ХРУЩЁВЫМ

Вернулись мы из похода, а на Северном флоте новый Командующий — адмирал Касатонов Владимир Афанасьевич, командовавший до этого Черноморским флотом. У нас уже с месяц ходили слухи о замене адмирала Чабаненко А. Т.

Всё началось с трений с Главкомандующим ВМФ адмиралом флота Горшковым Сергеем Георгиевичем по поводу новых атомных подводных лодок. Они начали поступать на флот с 1958 года. Но, как и во всяком новом деле, при приёмке с завода выявлялось много недоделок, неисправностей. Командующему флотом нужны корабли боевой готовности, а промышленность с этой задачей не всегда справляется. ГК ВМФ идёт на уступки, а Командующий флотом возражает.

В конце 1961 года в Полярном во время проворачивания механизмов произошел взрыв торпед в первом отсеке подводной лодки «Б-37». Стоявшей вторым корпусом «С-350» взрывом разворотило первый отсек. Обе лодки сели носами на грунт. Погибло много людей. Проходивший мимо лодки флагмех одной из бригад 4-й эскадры ПЛ капитан 1 ранга Валя Решнин увидел пламя, рвущееся из люка лодки, и бросился на помощь. Но взрывом был далеко

отброшен, был сильно контужен, а впоследствии тяжело заболел. Это был грамотнейший инженер-механик. Замечательный человек и мой товарищ, за которого я сильно переживал. Взрыв был мощнейший, были выбиты все стёкла в казармах и ближайших жилых домах. Осколки разлетелись на громадные расстояния.

Один такой осколок от баллона воздуха высокого давления пробил крышу и потолок дома и упал на кровать в квартире живущего там старшего лейтенанта Саши Бреймана, командира БЧ-3 на «С-342».

Конечно, катастрофа ужаснейшая. Многочисленные комиссии так и не выяснили точно причину взрыва. То ли взорвалась одна из боеголовок торпед в первом отсеке «Букашки», а остальные торпеды сдетонировали. То ли взорвался воздушный резервуар торпеды и опять же боеголовки сдетонировали. Как бы там ни было, а эта катастрофа и была причиной отстранения от командования флотом адмирала Чабаненко А. Т.

Но его очень ценили и в Министерстве обороны, и в Генеральном штабе.

Адмирал был назначен, не помню уж точно, помощником или заместителем Начальника Генштаба по ВМФ. И ещё долго и успешно работал, всемерно помогая развивать мощь нашего ВМФ.

Раз одной из возможных причин катастрофы был взрыв воздушного резервуара торпеды, начали проверять состояние воздушных резервуаров торпед на всех кораблях. А на подводных лодках — в первую очередь.

Воздушный резервуар торпеды представляет собой металлический цилиндр, наполненный воздухом под давлением 200 атмосфер. Он является телом торпеды. К носовой его части крепится боевое зарядное отделение, длиной около метра, к кормовой части — кормовая часть торпеды с движителем и рулями. Фактически три четверти торпеды это и есть её воздушный резервуар. Его, как и всякий баллон с сжатым газом, полагается периодически проверять на прочность. При положительных результатах испытаний срок службы резервуара продлевается на соответствующий период времени. И здесь оказалось, что у воздушных резервуаров около 80 процентов торпед сроки этих испытаний вышли. Причина одна — резкое отставание развития инфраструктуры флота от роста его численности.

К концу 1961 года на флоте было три эскадры дизельных лодок — в Полярном, в Ягельной и в Ура-губе. Бригады лодок в Лиинахамари, Гремихе, Северодвинске и Западной Лице. А торпедно-технических баз, где можно и должно испытывать воздушные резервуары, только две: в Полярном и в Росте. Такая база соответствовала наличию только одной дивизии лодок в составе флота. Вообще говоря, отставание в развитии инфраструктуры — ахиллесова пята в истории развития нашего ВМФ в послевоенные годы. В дальнейшем я буду останавливаться на этой проблеме.

Вступив в командование Северным флотом, адмирал Касатов В. А., как это принято и должно, начал знакомиться со своим «хозяйством». Прибывал на подчинённые соединения и разбирался на месте с состоянием дел на кораблях и в штабах. Большое внимание уделялось вопросам технического состояния торпедного оружия, их воздушных баллонов в первую очередь.

Дошла очередь и до нас.

Где-то в конце марта собрали командный и штабной состав в клубе плавбазы. Вошёл Командующий флотом в сопровождении членов Военного Совета флота. Он обратился к нам с краткой речью. «Хотим посоветоваться с вами, как нам выйти из создавшегося положения, ликвидировать причины этого». Затем спросил, не желает ли кто-нибудь выступить.

Начальник штаба эскадры капитан 1 ранга Баранов Н. М. обратился к членам Военного Совета с просьбой помочь в проведении испытаний воздушных резервуаров торпед, так как на эскадре своих средств для этого нет, а торпедно-техническая база в Полярном в первую очередь обслуживает корабли 4-й эскадры и 23-й ДикОВР.

В. Касатов покраснел и набросился на Г. Егорова: «Командир эскадры! Кто это у Вас? Почему он обращается к членам Военного Совета, когда Командующий флотом здесь?» И далее в таком же духе последовал пятиминутный разнос. Все притихли. Желание выступить или задавать вопросы, если оно у кого и было, мгновенно испарилось.

Повисла мёртвая тишина.

В. Касатов опять обратился к аудитории, нет ли ещё вопросов. В ответ полное молчание.

«Ну, тогда я сам выберу. Вот список кораблей, у которых вышли сроки испытания воздушных баллонов. Так, кто тут наибо-

лее отличился? Командир «С-347» капитан 3 ранга Торопов В. — доложите».

Виталий побледнел, встал и стал что-то мямлить. А что он мог сказать? Что неоднократно обращался к командованию бригады, а оно выше по инстанции? Так ведь капитан 1 ранга Баранов Н. М. уже разъяснил ситуацию.

Ну, думаем, пропал наш Виталька, сейчас снимет! К нашему удивлению, оргвыводов не последовало. Выступил ЧВС и ещё раз В. Касатонов.

На этом совещание закончилось. Осадок остался очень неприятный. В апреле Комфлота закончил свои вояжи. Результаты: сняты с должностей командир 9-й эскадры контр-адмирал Гришин Ф. Н., командир 16-й дивизии контр-адмирал Пархомюк И. Л., и командир экипажа подводной лодки Юра Черненко, которого я хорошо знал. В 1968 году он был командиром экипажа АПЛ 627А проекта

В мае мне был предоставлен отпуск. Начальник медслужбы нашей лодки лейтенант медицинской службы В. Розов предложил мне взять парную путевку в один из санаториев ВМФ. В частности, в санаторий КЧФ в Ялте. Вот только когда я узнал, уже на девятом году службы на флоте, что, оказывается, в ВМФ имеются санатории и дома отдыха. Решили с Римулей поехать в санаторий КЧФ. Тем более, что мне после боевой службы нужно было привести в норму нервную систему.

Прибыли в санаторий. На приёме лечащий врач все удивлялся и не очень верил, что я — командир подводной лодки.

Ознакомившись с данными медкнижки, справившись о моем самочувствии и возможных жалобах на состояние здоровья, предложил: «Вот что, командир, давай договоримся — ты не будешь мешать нам лечить больных, а мы не будем тебе мешать отдыхать».

На том и порешили.

Отдых — Крым, Черное море, Ботанический сад, Массандра, «Таврия», ласты и маска с трубкой для плавания — что ещё надо? В санатории как раз отдыхал Витя Малярчук с Валею — наши друзья. Через неделю они уехали, но приехал Алик Акатов — командир лодки с 9-й эскадры — и его замполит с жёнами. Отличная компания. Побывали в дегустационном зале «Массандры», тогда был в моде мускат «Красный камень» и толь-

ко что созданное на «Массандре» вино «Пино-Гри». Как они рекламировали, самое сладкое вино из существующих на то время. Я вспомнил, что мой тесть подполковник Хорин Алексей Фомич за освобождение и разминирование «Массандры» в 1944 году был объявлен её «почётным гражданином». Но моя Римма Алексеевна, урожденная Хорина, застенялась, и мы не стали ворошить прошлое.

Летом 1962 года наш флот должен был посетить Никита Сергеевич Хрущёв. Началась интенсивная подготовка. В один из воскресных июльских дней я дежурил по эскадре.

Где-то в середине дня командир эскадры контр-адмирал Егоров Г. М. предупредил, что к нам идёт Главнокомандующий ВМФ адмирал флота Горшков С. Г., и нам следует его встретить.

Мы вдвоём пошли к пирсу. Минут через двадцать к пирсу подошёл катер Командующего флотом. С него на пирс сошел С. Г. Горшков, и мы втроем начали обход территории эскадры. Помню, у одного из складов вахтенный матрос задремал. Я его начал было «воспитывать», но Г. Егоров меня остановил — потом будешь разбираться. Обход продолжался около часа. С. Г. Горшков в разговоре часто поминал «нашего дорогого Никиту Сергеевича».

Затем Главком на катере ушёл в Североморск. Так я впервые познакомился с адмиралом флота Сергеем Георгиевичем Горшковым.

В день посещения нашей эскадры Н. С. Хрущёвым наши экипажи построили на верхних палубах плавказарм и плавбаз. День был солнечный, спокойный. В середине дня в бухту Ягельная вошли несколько катеров с Н. С. Хрущёвым и сопровождающими его лицами. Н. Хрущёв шел на головном. Они обошли все наши пирсы и причалы, поздоровались. Мы ответили, и — громкое «Ура!» разнеслось над бухтой.

Всё это мероприятие заняло не более 15—20 минут. Мимо ПКЗ, на которой стоял наш экипаж, катера прошли за 2—3 минуты, так что «нашего дорогого Никиту Сергеевича» я видел только мельком.

Н. С. Хрущёв на крейсере вышел в море, где ему продемонстрировали боевые возможности нашего Северного флота. В частности, пуск баллистической ракеты с подводной лодки. В то время подводный старт могла выполнять только одна дизельная лодка 629А проекта. Командир — капитан 1 ранга Бочкин, старпом на

ней — капитан 2 ранга Рюмкин, а бортовой номер 777, как в анекдоте. Штурманом на ней был мой однокашник, товарищ по лыжной команде Гена Крылов (по-училищному Гешка Крылов). Вот эта лодка и выполнила пуск баллистической ракеты из-под воды на глазах Н. С. Хрущёва. Через некоторое время у борта крейсера всплыла атомная ракетная лодка 658 проекта, и С. Г. Горшков представил её как исполнительницу этого пуска.

Не знаю, с какой целью это было сделано. Поговаривали, что С. Горшков тем самым добился ассигнований на строительство атомных ракетных лодок. Но на офицерский состав флота это произвело ошеломляющее впечатление — так спокойно «втирать очки» мы были не приучены.

После этого случая и после Карибского кризиса зараза «очковтирания», хотя и медленно, но стала разъедать наш ВМФ.

Крейсер затем зашел в Грениху, где Н. С. Хрущёв встретился с экипажем ПЛ «К-3», незадолго до этого прошедшей подо льдами над Северным полюсом.

Последовали награждения. Первому заместителю командующего СФ вице-адмиралу Петелину А. И., командиру лодки капитану 2 ранга Жильцову Л. М., командиру БЧ-5 лодки капитану 2 ранга Тимофееву Р. А. присвоено звание Героя Советского Союза. Орденами и медалями были награждены также все члены экипажа.

Закончился визит Н. С. Хрущёва его встречей с жителями города Мурманска и области на городском стадионе. Н. С. Хрущёв выступил с получасовой речью. Мы смотрели эту встречу по телевизору. А я его речь записал на магнитофон. В этой речи он коснулся вопроса дня и ночи. Полгода день — полгода ночь. А за это платить, оказывается, надо. Стадион зашумел. Затем он сказал, что прибыл сюда, а здесь оказывается министр обороны маршал Малиновский Р. Я.

Я посетил войска. Здесь же оказался главнокомандующий ВМФ... и запнулся. Сзади шепчут: «Горшков, Горшков...», — услышал Горшков — посетил и флот.

Закончилось выступление скандалом. К сожалению, в 1962 году в Мурманской области сложилась напряженная обстановка с поставкой в торговлю чулочно-носочных изделий. И вот с трибун стадиона послышались крики: «А когда носки будут?» Хрущёв услышал и заявил в таком духе, что он в Мурманске не для того,



Наш дорогой Никита Сергеевич в г. Ягельная, 1962 г.

чтобы носками заниматься. В ответ на стадионе шум, часть народа с трибун выскочила на футбольное поле. И в этот момент трансляцию прекратили. Так что, чем кончился этот «контакт с народом», я не знаю.

5.5. НЕПРИЯТНОСТИ СО ШТУРМАНОМ. В. КОНЕЦКИЙ — ЭТО В. ШТЕЙНБЕРГ. ИСПЫТАНИЯ НОВОГО ЭХОЛЕДОМЕРА

Командиром БЧ-1-4 на лодке был старший лейтенант В. Шейн. Он окончил Училище с медалью, очень умный, отлично подготовленный специалист, прекрасные отношения со всеми членами экипажа. Но под впечатлением сокращений в 1960—61 годах решил уйти со службы, мол, на гражданке он будет куда более успешен.

Как я его ни отговаривал, какие ни рисовал перспективы роста по служебной линии с его возможностями, ничего не действовало. А избрал он линию ухода — якобы пьянство, хотя до этого он в рот не брал спиртного. Специально попадал в руки патрулям. На корабле разборки, начальство жучит по всем швам. На четвёртый или пятый раз не выдержали нервы у коммунистов.

Решили исключить из партии. Вот здесь уже вмешался политотдел эскадры и лично его начальник. Не знаю, что уж он там говорил Шейну, но наш штурман согласился служить дальше.

Что тут началось! Евдокименко и его замполит не умеют работать с людьми! Вот яркий пример этого!

Ещё раз пригласил Шейна на беседу. Говорю, что же ты делаешь? Ты обливаешь грязью не только меня, но и весь экипаж, своих друзей-товарищей. Найди другие пути ухода, а не через наши тела. Послушал, покивал головой. Через несколько дней иду я по пирсу. Навстречу мне наш инженер-механик Лев Здесенко: «Товарищ командир! Вы знаете, что у нашего Штейна родители были «быдло»? У них была совсем плохая кровь». И хохочет. Оказывается, наш доктор В. Розов нашёл лазейку в здоровье Шейна. Взятый анализ крови не позволял ему служить на подводных лодках. Не знаю, насколько это соответствовало действительности.

Но в итоге Шейна списали с подводных лодок. Но не уволили в запас, а назначили штурманом на плавбазу.

Командиром БЧ-1-4 по моему ходатайству был назначен старший лейтенант В. Решетов. В дальнейшем мы ушли в состав 9-й эскадры, и за последующей судьбой В. Шейна я не мог проследить. Но в 1969 или 1970 году мы с Римулей отдыхали в санатории КЧФ. Как-то прогуливались по набережной, встречаю В. Шейна. Капитан-лейтенант, штурман на подводной лодке 613-го проекта в Балаклаве.

Вот это да!

И это через семь лет после нашей последней беседы! Спрашиваю: «Ты помнишь мои советы?»

«Да, товарищ командир, Вы были правы!»

Вспоминаю об этом случае потому, что в дальнейшей службе подобное случалось не раз. Правда, причины были разные. Но всегда впоследствии при встречах через годы высказывалось сожаление.

В начале года в состав нашей бригады была включена подводная лодка «С-300» под командованием капитана 3 ранга Юрия Путинцева. Мы его хорошо знали, поэтому вхождение в наш коллектив прошло без сучка и задоринки. Его экипаж поселился на плавбазе «Аят». Каюты наши с ним были рядом. К тому времени на дежурство по флоту ставили уже не одну лодку, а группами по 4—5 единиц. На «Аяте» базировались экипажи четырёх лодок. «С-300», «С-346» под командованием А. Деманова, «С-348», моя, значит, и «С-349» — командир Слава Виноградов, мой однокашник по училищу и сосед по дому. Вот все четыре наши лодки и ставили к пирсу напротив плавбазы и к несению дежурства по флоту привлекали совместно. Всем удобно — и начальству, если приспичит какая-нибудь проверка, так все лодки рядом. И нам не нужно бегать далеко по тревогам. А по вечерам собирались в каюте у кого-нибудь и проводили совместные мероприятия. Так мы крепко сдружились, и семьями тоже.

Для плавбазы и береговых котельных уголь доставлялся специальным транспортным судном. Его всегда ставили под разгрузку к пирсу напротив «Аята».

Как-то раз приходит этот транспорт необычно раскрашенный, и название новое — «Кола». На наши удивленные вопросы отвечают, что задействованы в съёмках какого-то кинофильма.

Тогда всё понятно. В середине следующего дня заходит к нам в Ягельную спасательный буксир СС-9 или «Спутник». Я знаю, что командиром на нем Витя Матвеев, однокашник Феликса и мой друг. Поэтому с радостью ожидаю его подхода.

А он направляется в нашу сторону и швартуется к борту этой самой «Колы». Машу рукой Виктору, а рядом с ним кто-то знакомый. Ба, да это Витя Штейнберг, мой однокашник по училищу. Вот это встреча!

Последний раз мы с ним виделись летом 1953 года в Мурманске, куда я пришёл с очередным визитом в Гидрографическое управление. Он был страшно расстроен. После училища он был назначен на спасательный буксир у нас на СФ. В январе месяце в штормовую погоду был выброшен на берег острова Кильдин наш рыболовный траулер. При оказании помощи на винт спасателя намотался трос, и они сами оказались в таком положении, что надо было покинуть корабль, чтобы не погибнуть. Пробыли они за бортом минут двадцать. Как он рассказывал, спасло их то, что они надува-

ли спасательные жилеты друг другу, и вода не проникла под эти жилеты. Поэтому сердце работало, и его откачали. Но здоровье было подорвано, комиссовали, признали негодным к службе в ВМФ. А у нас за семь лет учебы в училищах привилось мнение, что невозможность служить в ВМФ — катастрофа.

И вот он ожидает решения своей участи. Как мог, утешал. Больше до сих пор видеться не приходилось. Но в одном из журналов я прочитал повесть некоего Виктора Конецкого «Если позовёт товарищ». И в ней узнал наше Подготовительное и Первое Балтийское училища. Даже прозвища курсантов знакомые. Там же описывается аварийная ситуация, очень похожая на рассказанную мне Витей Штейнбергом. Я ещё удивился — откуда такие точные данные у какого-то Конецкого?

И вот теперь радостная встреча. Прибежал Славик Виноградов — они даже в одном классе учились. Выясняется, что пришли они за этой самой «Колой». Снимается фильм «Путь к причалу» по сценарию Виктора Конецкого. Конецкий — это псевдоним Витьки Штейнберга. Он теперь писатель. И повесть «Если позовет товарищ» он написал. Это было его первое произведение.

Сценарий кинофильма «Полосатый рейс» тоже его рук дело. Все это мы выясняли, сидя на плавбазе в каюте Славы Виноградова. Собрались все наши командиры лодок и, соответственно, стали соображать стол. Но пока мы разворачивались, раздался стук в дверь, и в каюту вошел Г. М. Егоров. Мы как-то замялись, но выручил наш писатель. Он, видимо, поднаторел в обращении с флотскими начальниками, сразу представился и рассказал, что мы вот однокашники по училищу. Напряжение мгновенно спало. Пообщавшись с нами, наш командир эскадры попрощался с В. Конецким и вышел, а мы продолжили наши воспоминания и обмен взаимной информацией. Они пришли в Ягельную за «Колой». Предстояли съемки в штормовых условиях. Метеорологи предсказали штормовую погоду в ближайшее время, а «Кола» развозит уголь по гарнизонам. Вот они и пошли на «перехват».

После этого мы периодически встречались на юбилейных торжествах в училище. Каждый раз Витя дарил нам свои книги. Талантливейший был писатель. В моей семье его очень любили. Имеем почти полное собрание его произведений. Многие с личными автографами. Так что наше Первое БВВМУ выдавало на-гора не только офицеров флота, но и талантливых писателей.

5.6. ТЕМА «ОРЛЕЦ». РАСФОРМИРОВАНИЕ 25-Й БРИГАДЫ

Где-то в начале июня мне было объявлено, что «С-348» выделена для обеспечения испытаний по темам «Орлец» и «Панорама».

Что это за темы?

Прибудут из 3-го НИИ разработчики и всё разъяснят. После празднования дня ВМФ из Ленинграда приехала группа под руководством заведующего лабораторией в 3-м ЦНИИ Трухина В. С. Всего пять человек. Оказалось, что эта инициативная группа разрабатывает устройства для подводных лодок. Тема «Орлец» — разработка эхоледомера для замера толщины льда над лодкой на замену существующему НЭЛ-2 с использованием излучателей и приёмников на основе титаната бария. Тема «Панорама» — прибор для обнаружения полыньи впереди по курсу лодки.

Пришлось идти в Росту на СРЗ-35, где в течение месяца произвели все необходимые работы. На носовой надстройке приварили рамную решётку и на неё установили титанат-бариевые элементы. Информация с этих элементов по специальным кабельным устройствам поступала во второй отсек, где в кают-компании на время работы можно было разместить необходимую аппаратуру. По объёму аппаратура не превышала нынешний плоский дисплей средних размеров.

По теме «Панорама» необходимые устройства были изготовлены ранее. Сейчас предстояло окончательно испытать возможности этого устройства. Памятуя прошлый опыт с испытаниями НЭЛ-2, я несколько скептически относился к этой работе, хотя надежду на успех в душе лелеял. Тем более, что ребята в группе были молодые. Завлаба своего считали «стариком». А ему было всего 36 лет.

В сентябре пришли в Ягельную, и до октября шла доработка и подготовка к выходу на подлёдные испытания. В конце октября всё было готово, и мы вышли в море.

Переход к кромке льда прошёл нормально, если не считать, что помехами были забиты все приёмные радиочастоты, поскольку поход пришёлся на пик Карибского кризиса. Однако это никак не отразилось на качестве связи с берегом (имеется в виду направ-

ление «берег—ПЛ»). Совсем другое положение сложилось в направлении «ПЛ—берег».

В соответствии с заданием я должен был доносить на КП флота о своем месте и действиях через каждые двенадцать часов. Наступило время передачи донесения. Передаём радиограмму, а квитанции не получаем. И так почти до погружения.

Начали поступать запросы с берега: «Донесите место и действия».

Вот я и доносил, а нас не слышали почему-то. И только перед самым погружением получили квитанцию. Так что пришлось понервничать — ведь могли вернуть в базу.

По условиям испытаний мы должны были найти ледяное поле размером 1000 на 1000 метров и под ним работать. Но кромка льда, как правило, не начинается полями. Сначала пошёл тонкий блинчатый лед. Он всё укрупнялся, пока не пошёл мелкобитый, переходящий в льдины солидных размеров. Вот мы и маневрировали между льдинами в надводном положении под левым дизелем до тех пор, пока были просветы между ними.

Когда так двигаться дальше стало невозможно, остановились и начали подзарядку аккумуляторной батареи до полной плотности правым дизелем. Это заняло примерно два часа. Где-то около 17.00 начало смеркаться и сильно подмораживать. Закончив зарядку, подготовились к погружению. Задраив верхний рубочный люк, испытали лодку на герметичность, создав глубокий вакуум дизелем. Лодка герметична, можно начинать работу. Погрузились на тридцать метров и малым ходом двинулись курсом 0 градусов.

Группа сразу же приступила к наладке аппаратуры. Минут через двадцать поступает доклад: «В пятый отсек поступает вода через шахту подачи воздуха левого дизеля».

Значит, пока мы шли под левым дизелем, захлопка шахты обмёрзла. А когда мы сменили дизель на правый, за время зарядки батареи захлопка примёрзла основательно. И вот теперь под водой оттаивает и через получившийся зазор забортная вода поступает в лодку. С откачкой поступающей воды помпа и центробежный насос (ЦН) пока справляются. Но что будет дальше? Ледовая обстановка над лодкой неизвестна.

Ситуация типа «ЧД» — что делать? Картинка в пятом отсеке запечатлелась намертво — ровный поток воды по левому борту и шум насоса, откачивающего её.

Во втором отсеке, в кают-компании, всюду идёт работа над ледемерной аппаратурой. Спрашиваю: «Можно ли хоть что-то получить?»

Говорят — идёт наладка, получается, что лёд над нами толщиной 17—18 сантиметров.

Принимаю решение — всплывать в надводное положение.

На глубине тридцать метров дал обоими моторами «малый назад» для гашения инерции. Когда лаг показал скорость 0, застопорил моторы. Начал медленное всплытие. На глубине пятнадцать—семнадцать метров начал продувание цистерн средней группы с открытыми кингстонами и клапанами вентиляции из расчёта, что воздушный пузырь взломает лёд, и это в какой-то мере обезопасит корпус лодки при выходе из-под воды.

Когда глубиномер показал семь метров, закрыли клапана вентиляции и окончательно продули среднюю группу ЦГБ. Лодка всплыла в позиционное положение. Никаких толчков или ударов на фоне шума сжатого воздуха в ЦГБ не ощущалось.

Начал открывать верхний рубочный люк — не идёт.

Тогда, упёршись спиной в люк, всей силой навалился. Люк сначала медленно, а затем быстро открылся. Смотрю — на нём небольшая льдинка размером с полтора метра на метр. Относительно свежий морской лёд оказался очень хрупким, но и очень тяжёлым. Выбрался на мостик — над козырьком ограждения две льдины образовали что-то вроде двухскатной крыши. Снизу из ЦП смотрит старпом В. Миронов и спрашивает, как обстановка. Ответить не успел — рукой дотронулся до этой ледяной «крыши», и она с грохотом обрушилась вниз. Хорошо, старпом успел отскочить в сторону.

Осмотрелся — на мостике всё цело, пластмассовые смотровые окна на месте, рамка радиопеленгатора тоже целёхонька. Сразу отлегло от души — расчёт оправдался, повреждений нет.

Замерили толщину льда — восемнадцать сантиметров, не подвёл прибор, хотя ещё и не отлаженный окончательно. Л. Здесенко осмотрел захлопку подачи воздуха к левому дизелю — да, ледяная подушка. Немедленно начали её ликвидацию. И вот пришло время осмотреться, где мы находимся? Погода безветренная, тихая. Небо безоблачное, усыпанное миллионами звезд. Хотя и ночь, но видно очень далеко. Кругом белые ледяные поля.

Подводная лодка — как чёрное пятно, усеянное обломками льда. Но что потрясло — это абсолютная тишина, какой я никогда и нигде больше не ощущал. Через полтора часа привели всё в порядок, испытали лодку на герметичность. Можно погружаться и действовать дальше по плану, благо вмерзнуть в лёд не успели. Погрузились на заданную программой испытаний глубину и продолжили работу.

Через пару часов развернулись на обратный курс. Ледомер наладили, и он работал четко.

Очень интересно было наблюдать картину ледяного покрова, которая графически, можно сказать, «рисовалась» на ленте прибора. Вот верхняя кромка — более или менее плавная и ровная. Но нижняя кромка — что-то вроде гребня с острыми и зачастую довольно длинными (до нескольких метров) зубцами. При увеличении хода начинается нивелирование этих зубцов. Получается более плавное изображение. Часов в двенадцать—тринадцать начали готовиться к всплытию. Лёд становился все тоньше, но полыньи не попадались. Когда над нами толщина льда уменьшилась до семи сантиметров, решил всплывать.

Действуем по тому же плану, что и в предыдущее всплытие.

И тут я допустил ошибку, поторопился. Лаг-то показывал скорость 0, но инерция погасилась не полностью. Поэтому воздушные пузыри, видимо, запаздывали и ломали ледяной покров позади ограждения рубки. Во всяком случае, выйдя на мостик, обнаружил, что окна ограждения рубки выдавлены, рамка радиопеленгатора искорежена.

И это льдом всего-то 7 сантиметров!

Расстроился, конечно, но делать нечего — пошли домой. Швартуясь — меня встречает командир эскадры контр-адмирал Г. Егоров.

«Ну и задал же ты, Евдокименко, шороху. Не получая от тебя донесений, флот послал на поиск лодки самолёт. Тот ничего не нашёл. Не знаю уж, где он и что искал. Погода была хорошая, море спокойное. Правда, облачность плотная, но ни снега, ни дождя. Тогда было приказано послать на поиск эсминец с командиром эскадры на борту».

Но только Георгий Михайлович взошёл на него, как поступило сообщение, что с лодкой все в порядке. В Ташкенте приняли мое донесение. Позднее мне передавали, что в это время на полтора

суток прервалась связь со всеми объектами и точками в Заполярье.

Я доложил о положительных итогах прошедших испытаний. Группа Трухина В. С. уехала в Ленинград. Вместе с ней уехал для учебы на ВОЛСОК и мой старпом В. Миронов. Вместо него назначен капитан-лейтенант Гена Емелин (будущий начальник УПВ ВМФ). Я его хорошо знал.

Выпускник нашего училища, только на два года позже. Пришёл он к нам с должности замполита. Вот такие кульбиты бывают на службе. Это был грамотный и требовательный офицер. Так что и на этот раз мне повезло со старпомом.

Наша «С-348» стояла у причала в полном одиночестве. Карибский кризис в разгаре, все корабли в точках рассредоточения.

Но мы с поломанной антенной радиопеленгатора «Рамка», ждём, когда её заменят.

Начальство недовольно ворчит, но делать нечего, «С-348» временно небоеспособна. Офицеры лодки получили возможность целую неделю общаться с семьями.

Но вот «Рамка» заменена, и мы тоже «рассредоточились». Стали на якорь в полумиле от берега. С береговых сопок лодка хорошо просматривалась. А Танечка, дочь Феликса, а моя, значит, племянница даже пыталась установить связь со мной, громко крича: «Дядя Шурик!»

Но этот «вопиющий глас в пустыне» до нас не доходил. Об этих «визитах» на берег я узнал лишь по возвращении. А оно, кстати, не заставило себя ждать. Кризис закончился, и мы вернулись к своим пирсам, причалам и плавбазам. Здесь нас ожидала неприятная новость. Нашу 25-ю бригаду расформируют. Лодки расходятся по различным соединениям.

Грустно, конечно. Такая славная бригада. За пять лет сжились и сдружились. На прощание устроили «вечер расставания». Витя Бежан смотался в Мурманск и доставил необходимое количество «горючего» в виде коньяка и деликатесы на закуску, которых в Ягельной не было. Вечер удался на славу. Все командиры с жёнами, замполит и флагманский врач бригады. Вспоминали «минувшие дни».

На бригаде очень хорошо была поставлена командирская подготовка. Особенное внимание уделялось отработке тактики тор-

педных атак. Комбригом Невוליным Георгием Лукичом была введена норма — не менее 4—5 тренировок в учебном кабинете в день. И не менее 40—45 тренировок в месяц. Для каждого командира. Да мы и сами серьёзно увлекались этим делом.

Юра Путинцев, Толя Деманов, Слава Виноградов и я, к ним примкнувший, занялись исследованием таблицы акустических поправок. Мы считали, что имеющиеся таблицы акустических поправок рассчитаны на торпеды с идеально чистым корпусом. На деле же они покрыты толстым слоем смазки АМС. Эта смазка оказывает тормозящее действие на торпеды. Провели соответствующие расчёты, проверили их в море в ходе практических стрельб. Убедились в верности своих предположений и составили таблицы «поправок к акустическим поправкам», если можно так выразиться. Я хранил эти «доморощенные» таблицы и неизменно ими пользовался не только на дизелях, но и на атомных лодках. За два года тренировок мы хорошенько набили себе руку в вопросах тренировочных отработок.

Проведение регулярных тренировок в кабинете торпедной стрельбы осложнялось необходимостью брать с собой полный расчёт ГКП: командир, штурман, торпедный электрик, рулевой, гидроакустик. На проведение 4—5 тренировок, как правило, затрачивается целый день. А если нужно за месяц набрать их 40—50, то фактически на двадцать рабочих дней этот состав выбывает из корабельной службы. Что практически невозможно.

Но мы так себя натренировали, что я, например, брал с собой только рулевого и периодически штурмана — для его личной подготовки. Прибор ТАС-Л2 («Трюм») был мною изучен и освоен так, что я на нём сам решал все необходимые задачи. Вместо акустика — мичман, заведующий кабинетом. Так что мне нужен был только рулевой. А два человека в расчёте — это совсем другое дело.

Эти тренировки, доведенные до автоматизма, настолько въелись в память, что я, только через два года вновь попавший в кабинет торпедной стрельбы на ВОЛСОК, спокойно работал, как будто и не было никакого перерыва.

А как это пригодилось на атомных подводных лодках! Лично я глубоко благодарен своему комбригу вице-адмиралу Неволину Георгию Лукичу и начальнику штаба бригады контр-адмиралу Ананишвили Борису Анатольевичу за умелую организацию нашей тактической подготовки и ненавязчивое привитие нам,

командирам подводных лодок, приёмов выполнения торпедных атак.

Большое внимание в командирской подготовке уделялось знанию устройства подводной лодки. В этом вопросе верховодил флагманский механик нашей бригады капитан 2 ранга Юрий Кирюшкин. Он досконально знал лодку и все её системы. На зачётах по знанию устройства корабля запросто мог любого из нас поставить в тупик. Ещё на «С-104» (IX бис серии) командиром БЧ-5 старшим лейтенантом Жорой Буйновым и старпомом старшим лейтенантом Феликсом Митрофановым нам, трём молодым лейтенантам, прибывшим из Училища, было твёрдо внушено, что знание устройства своей подводной лодки — первейшая и насущнейшая потребность моряка-подводника. Привычка знать все системы лодки на память въелась в нашу плоть и кровь.

Устройство лодок 613-го проекта я твёрдо усвоил ещё в 1954 году на «С-155». В дальнейшем только совершенствовал свои знания. Так что диспуты и соревнования по этому вопросу с Юрой Кирюшкиным меня только раззадоривали, а иногда и веселили.

Это бывало в случаях, когда я его в чем-то подсаживал.

Эту привычку знать досконально устройство своего корабля я перенёс и на атомные лодки. Тем более, что мы в Обнинске проучились почти два года. Я завёл толстенную тетрадь, где в цветном варианте была зарисована вся лодка и её системы.

Затем два года на заводе в Ленинграде всё это прощупано своими руками.

На всех лодках, где я служил, зачёты по знанию устройства корабля у офицеров принимал сам. Они хорошо знали мою личную подготовку и не обижались.

5.7. КОМАНДИР «С-348». 162 БРИГАДА. УРА-ГУБА

В начале декабря наша 25-я бригада подводных лодок прекратила свое существование. «С-348» планировалась к переводу в состав 9-й эскадры, базировавшейся в Ура-губе. Командовал эскадрой контр-адмирал Бодаревский Юрий

Сергеевич, опытный подводник, обладавший большим авторитетом. Начальником штаба эскадры был капитан 1 ранга Романенко Пётр Николаевич, грамотный подводник и замечательный человек.

В первых числах декабря на эскадру прибыли четыре лодки из нашей бригады. Две из них, в том числе «С-346» под командованием Толи Деманова, вошли в состав 297-й бригады, а две других — в состав 162-й. Моя «С-348» попала в состав 162-й бригады подводных лодок.

Командиром бригады, в которой, кстати, начиналась моя офицерская служба, был капитан 1 ранга Романюк Владимир Константинович, мой бывший командир на «С-155». Он был очень доволен, что я попал в его бригаду.

Начались обычные для перебазирования дела: строительство кладовки, размещение в казарме экипажа и офицеров и так далее. Семьи наши остались в Ягельной. Среди командиров лодок на бригаде были Валя Балабух, мой однокашник по Училищу, и Алик Акатов, тот самый, с которым мы отдыхали в Ялтинском санатории. Они меня представили командирам лодок бригады, и я сразу же был принят, как свой. Комбриг со штабом бригады провел смотр подводной лодки. Остался доволен. Таким образом, мы благополучно вошли в состав бригады и интенсивно начали готовиться к сдаче задачи № 1.

В один из вечеров в конце января по эскадре был объявлен сигнал «Ветер-1». Это означает, что ожидается сильный штормовой ветер. Команды подводных лодок во главе с командирами примчались на корабли и привели их в готовность по-штормовому.

А в губе Урица тишь да благодать.

Оказывается, это единственная база на флоте, полностью закрытая от всех ветров, особенно с северо-западного направления. Громадная гранитная стена высотой метров в шестьдесят надёжно закрывает бухту с севера. Поэтому все штормовые предупреждения здесь не оправдываются.

Но команду, отданную по флоту, мы обязаны выполнять.

К утру выяснилось, что по всему побережью Баренцева моря прошёл ветер ураганной силы. Наделал много бед на берегу и на причальных линиях некоторых баз. В Ягельной снёс шифер с крыш некоторых домов. Часть шифера попала в окна домов, стоящих напротив пострадавших. И это в январе при сильных моро-

зах. Окна нашей квартиры выходили на юго-восток и, к счастью, не пострадали. Но страху наши семьи натерпелись.

В Североморске выбросило на берег два сторожевых корабля. Одним из них командовал мой однокашник Лёша Попов-Лукин.

Он впоследствии рассказывал, как всё происходило. Ветер был такой силы, что оборвал все швартовы, и корабль приткнуло к берегу. Повезло, что всё происходило на малой воде. На полной воде (ветер к тому времени значительно утих) удалось кораблю поставить на место.

Повреждения были не очень значительными. Удалось устранить их своими силами.

В начале февраля в посёлке Урица вошёл в строй новый 80-квартирный жилой дом. Командование решило перевезти наши семьи из Ягельной в Ура-губу. Для этой цели выделили плавбазу «Аят». Погрузили домашний скарб, жён и детей, и «Аят» двинулся в путь. Пригласили женщин и детей на обед в кают-компанию. Накрытый стол с салфетками, столовыми приборами и так далее. Все в восхищении. Дети мне потом говорили — как в ресторан попали. Начали обедать. Но когда подали тарелки с супом, «Аят» повернул влево на 90 градусов. Волна, идущая с моря, начала бить его в борт. Началась бортовая качка, полетели со стола приборы, тарелки, стаканы. Это по рассказам наших жён. Худо-бедно, но в Ура-губу они пришли. Мы получили новую двухкомнатную квартиру на третьем этаже, привели её в порядок и заселились.

В конце января сдали задачу № 1. После отработки береговых элементов вышли в море для отработки и сдачи задачи № 2. Группу штаба по приемке задачи возглавил начальник штаба эскадры капитан 1 ранга П. Романенко. На эскадре его любили и звали просто «Петя Романенко». Выход оказался не совсем обычным.

С утра Ура-губу накрыл довольно плотный туман, хотя в самой бухте Урица он был не очень заметен. Перед нашим выходом отошли от причалов и пошли на выход три МПК (малые противолодочные корабли). За ними двинулись и мы. Вошли в плотный туман.

Осторожно, самым малым ходом на одном дизеле, подавая соответствующие туманные сигналы, как это предписывают ППСС, и освещая обстановку работающей РЛС «Флаг». Придерживаемся правой стороны фарватера. Перед выходом ОД эскадры, уточняя обстановку, сообщил, что в губу Ура должна входить лодка Вали Балабуха. Но он должен идти ближе к левому берегу.



Корма «С-348» после всплытия

На траверзе порта Владимир услышали какие-то непонятные звуковые сигналы, в том числе и сирену подводной лодки. Романенко заволновался, что делать?

Ведь он начальник штаба и несёт ответственность за всё, что может случиться в зоне эскадры. Я предложил продолжить движение. Всё равно в тумане мы ничем никому не поможем, только осложним обстановку. Так и решили.

На выходе из губы Ура туман как рукой обрезало. Море спокойное, видимость полная. А в направлении берега стоит стена тумана.

Из неё вверх вылетают красные ракеты. Значит, что-то нехорошее случилось. Но нам-то надо следовать по плану. Пошли в назначенный полигон. Отработали, сдали задачу № 2 с оценкой «хорошо» и пошли в базу. На возвращении — никакого тумана. По приходу выяснилось, что подводная лодка Вали Балабуха удари-



В ходе испытаний по теме «Орлец»

ла носом в скулу МПК. Повезло хоть в том, что он не затонул, остался на плаву. Комиссия, разбор действий, соответствующие выводы. Мне это так хорошо знакомо! Обоих командиров сняли с должностей. Жалко Валю — опытный командир, хороший товарищ. Но с судьбою не поспоришь.

Приехала группа Трухнина В. С. из Ленинграда для проведения второго этапа испытаний. Готовимся к выходу. Командир бригады В. К. Романюк решил сходить с нами. Свое желание поучаствовать в подледном плавании изъявил командир соседней 297-й бригады капитан 1 ранга Соколов Николай Семёнович (подпольная кличка «Серый волк»). Итак, с двумя начальниками на борту двинулись во второй подлёдный поход. Шли с большим энтузиазмом и верой в успех. На этот раз подошли к кромке льда при большой зыби. Волны покрыты плавающими льдинами. И когда выходишь на гребень волны — впечатление, как будто



Трухнин В. С., Евдокименко А. М. и Миронов Д. Д. с группой испытателей в Ура-губе

находишься на вершине холма, а вокруг ровные ряды невысоких гор. Если кто-нибудь бывал в Молдавии, в тамошних Кодрах, то такое же впечатление. Только там горы зелёные, а здесь белые, и непередаваемый звук трения льдин друг о друга, этаким достаточно громкий «шорох».

Испытания прошли успешно.

Интересен такой эпизод. Приборы показали, что мы находимся под полынью. Застопорили ход и зависли на глубине 30 метров. Оператор докладывает: «Над нами проходит льдина толщиной 35 сантиметров, размером 5 на 10 метров».

Комбриг приказывает всплыть, так как не верит такой точности. Всплываем — рядом льдина указанных размеров и толщиной

35 сантиметров. Теперь окончательно понимаем, что провели испытания прибора, обладающего всеми необходимыми для подлёдного плавания качествами. На этот раз при всплытии никаких недоразумений не допустил.

При возвращении на подходе к базе встретили настоящую стену плотного тумана. Но экипаж отработан (лодка первой линии) — идем в базу, ориентируясь по показаниям РЛС и ГАС, тем более, что на борту начальство, которое не любит задерживаться. Штурман, Витя Решетов, не подвёл. Зашли в бухту, получили указания ОД эскадры — куда швартоваться. Вот тут-то и возникла напряжённость — причальная линия находится в «мертвой зоне» РЛС «Флаг». Действовать пришлось, полагаясь на интуицию и опыт предыдущих плаваний, а также по «звуковой информации» с берега. И вот, когда напряжение достигло высшей точки, комбриг буквально рывкнул: «Ты что делаешь?»

Вдруг, как по волшебству, буквально выскочили из стены тумана. Впереди прекрасная видимость, и мы подходим как раз к тому месту, какое нам указано. Ошвартовались, команда: «Смирно!» Наш комбриг сходит на берег, а Н. С. Соколов тихонько мне говорит: «Ну, командир, такое себе можно позволить только раз в жизни!»

Как ему объяснить, что такое происходило и происходит не раз в жизни, значительно чаще, чем хотелось бы. Это и называется «опыт плавания и командования кораблем».

По итогам двух походов мною был составлен отчёт с высокой оценкой создаваемого прибора, что вполне соответствовало полученным результатам. Точность показаний ледемера (ошибки в измерении толщины льда) — в пределах трех сантиметров. Работа не зависит ни от скорости хода, ни от глубины погружения лодки, ни, тем более, от атмосферного давления над ледяным покровом океана. Надо отдать должное группе В. Трухина. Ребята энергичные, дружные, с хорошо развитым чувством юмора. Главное же — умные, владеющие своей специальностью в совершенстве, со стремлением к новаторству. Это подтверждает и их дальнейшая судьба.

Дмитрий Дмитриевич Миронов (звали его просто Дим Димыч) в последующем стал директором своего института ЦНИИ «Океан-прибор». Двое Смирновых — один стал заместителем Миронова,

второй — начальником Дальневосточного филиала. Самый молодой, насколько я помню, Сёва — начальником отдела института. Все защитили докторские диссертации. Это при них «Океанприбор» создавал новый гидроакустический комплекс для атомных лодок четвёртого поколения, который и ставят сейчас на «Бореях» и «Ясенях».

Меня все время интересовала судьба испытанного нами ледомера. В середине 1965 года, через два года после испытаний, я случайно встретил в Ленинграде, прямо на улице возле Гостиного двора, руководителя группы Трухина В. С. Естественно, главный вопрос — как дела с внедрением нового ледомера.

Он говорит, что после окончания испытаний было принято решение о запуске прибора в производство и оснащение им подводных лодок. Но когда обратились в соответствующие инстанции, там поинтересовались, есть ли он в плане пятилетки? Естественно, нет, его ещё не создали, когда верстался план текущей пятилетки. Ну, значит, включайте его в план следующей пятилетки, и тогда он пойдёт в производство.

Я был ошарашен и не мог поверить, что такое может быть. В жизни же все так и получилось. Когда мы в 1967 году принимали головную АПЛ проекта 671, то на ней стоял злополучный НЭЛ-2. Наш же ледомер пошёл на корабли третьего поколения в середине семидесятых. От момента создания до поставки на корабли прошло около десяти лет. Но, несмотря ни на что, флот получил хороший прибор, обеспечивающий безопасное плавание наших лодок подо льдами Арктики до настоящего времени.

Возвратились с испытаний и получили задание — готовиться к участию в поисковой операции в Норвежском море. Искать будем те же ПЛАРБ США, но уже в составе группы из четырёх лодок.

Как я предлагал в своем отчёте.

Не знаю, учли ли мое предложение или сами пришли к таким же выводам. Главное — опять поиск. Так я стану действительно противолодочником!

Поиск планировалось провести в течение двадцати суток с таким расчетом, чтобы к 1 мая все вернулись на свои базы. За неделю до выхода были вызваны в штаб флота на инструктаж. Кроме нас готовились к выходу на боевую службу несколько надводных кораблей. Тот же штаб, те же офицеры оперативного управления. Тот же начальник штаба флота вице-адмирал Рассохо А. И. Но как

изменилась атмосфера в штабе! Все какие-то взвинченные, взволнованные. А. Рассохо долго нас пытал. И только убедившись, что никаких вопросов у нас не осталось, как говорится, «отёр пот со лба» и сказал: «Пойду, доложу Командующему».

На этот раз нас не повели в кабинет Командующего флотом, а он к нам придёт. Усадили за столы в одном из кабинетов ОУ. Открывается дверь, входит адмирал В. Касатонов. Приняв доклад встречающего начальника, обращается к А. Рассохо: «Все ли готовы? Кого надо снять?» Вот это да! Ничего себе напутствие! Все мгновенно сжались, опустили глаза.

Не помню уж, что и кто говорил. Только мы молчали, ни единого слова или вопроса. Вот два типа командующего флотом. Два типа обращения с командирами, отправляющимися на выполнение фактически боевого задания.

Вернулись к себе в Ура-губу. Подготовили лодки и вышли в море. Своевременно заняли назначенные позиции и начали поиск ПЛАРБ. Само маневрирование я подробно уже описал. Отличие — погода все время была благоприятной.

При возвращении погода стояла относительно спокойная, но пасмурная. Ни солнца, ни звезд. Ночью шли в надводном положении, днём под РДП, благо погода позволяла.

Приблизительно на траверзе мыса Нордкап акустик докладывает: «Справа 170 шум винтов подводной лодки!»

Поворачиваю перископ. Вот это да! Шпарит наша лодочка в надводном положении полным ходом. Быстро снялись с РДП и погрузились на двадцать пять метров. Когда она прошла мимо нас и удалилась кабельтов на сорок, всплыл под перископ. Хорошо видно мостик и вахтенных на нём. Дым от дизелей летит с обоих бортов. Решил похулиганить. Поднял антенну РЛС и в секторном режиме стал облучать идущую впереди лодку.

Импульсы давали вручную с большой частотой, имитируя работу авиационной РЛС. Смотрю — через минуту дизеля остановились, и лодка срочно погрузилась. После возвращения в базу кого ни пытал, ни один не признался, кого я загнал под воду.

Ночь, идём под дизелями. Штурман, тот же В. Решетов, докладывает: «Время поворота на курс 180 градусов к полуострову Рыбачий».

Даю разрешение, ложимся на курс, и я спустился в ЦП. Часа через три он же просит меня выйти на мостик. Выхожу наверх — прямо передо мной мигает яркий белый огонь, угадываю милях в четырёх очертания берега. «Лево на борт! Курс 0 градусов! Оба полный вперед!»

Мой штурман, как партизан Железняк, вывел меня не на «Одессу», а прямо к «Херсону». То бишь, не на мыс Немецкий острова Рыбачий, а на норвежский порт Варде. Притом, что Немецкий светит зелёным цветом, Варде — белым! Срочно определили место — невязка огромная! Сам виноват, нужно жёстче следить за прокладкой! Отскочили от берега миль на двадцать и легли на курс в базу.

Пришли 28 или 29 апреля рано утром, часов в шесть. Встречает Владимир Константинович. Доложил о результатах похода — контактов с ПЛАРБ не имел. А остальные три лодки обнаружения ПЛАРБ имели. Вроде бы мне расстраиваться надо. Но разведка уточнила, что на патрулирование вышло не четыре ПЛАРБ, как планировалось, а три. Одна по техническим причинам в море не вышла. Так что наш расчёт полностью оправдался. Наша «гребёнка» вычесала все три ПЛАРБ. Предполагаемое расположение районов их патрулирования подтверждено. Мы свою задачу выполнили.

Комбриг спрашивает: «Ты хотел на атомные лодки?»

Отвечаю утвердительно.

«Так вот, пришёл приказ — ты назначен командиром экипажа атомной подводной лодки, радуйся! Сейчас рано, семья твоя ещё спит. Приглашаю к себе».

Что делать? Отказываться неудобно. У Владимира Константиновича гости — начальник штаба с женой и ещё кое-кто. Посидели за столом. Подняли тост за наши лодки. Пожелали мне хорошей службы на новом месте. Я поблагодарил Владимира Константиновича за всё, что он сделал и кем он был для меня. В 9.00 он говорит: «Ну вот, жена проснулась, можно идти домой».

Я простился со своим командиром и комбригом в одном лице. Да и со 162-й бригадой подводных лодок. На ней я начинал службу на дизельных лодках, на ней и кончаю.

Радостная встреча дома. Действительно, все уже встали. Новое назначение вместе с радостью принесло и новые заботы. Нужно

решить, что с собой взять, а что оставить. Все равно вещей набралось целый контейнер, а не пара чемоданов, как в 1955 году после окончания ВОЛСОЖ. Сдал корабль старпому Г. Емелину. После майских праздников отправились в незнакомый нам Обнинск, с заездом в Москву. Случайно встретившийся мне Виталик Торопов, бывший в то время начальником отдела в Управлении кадров СФ, рассказал мне, как я был назначен.

Принесли на подпись Командующему флотом списки командиров дизельных лодок — кандидатов в командиры атомных подводных лодок. Моя фамилия где-то в самом низу. Адмирал В. Касатонов просмотрел их, буркнул: «Ничего-то вы не знаете» и поставил мою кандидатуру в число назначенных. Так это или нет, я не знаю. Ведь я с В. Касатоновым никогда не встречался.

Одна догадка — возможно, мой отчёт о боевой службе в феврале 1962 года попал к нему первым после вступления в должность Командующим СФ, и фамилия моя ему запомнилась. Но и причин не верить Виталику у меня нет.

Так закончился первый период моей подводной службы — службы на дизельных подводных лодках.

Оглядываясь назад, можно сказать, что это был важнейший этап в моей жизни. И как флотского офицера, и как подводника, и как командира корабля. Были трудные, прямо катастрофические моменты. Но всё-таки больше было положительного. Всегда помогала взаимовыручка, взаимная поддержка — особенно в самых трудных ситуациях. Это особенно важно в командирской среде. Мне повезло на 25-й бригаде. Но и на 162-й тоже был прекрасный командирский коллектив. О служебных делах я подробно уже рассказал.

Но мы не только служили, мы и отдыхать, и веселиться стремились вместе. На 25-й бригаде регулярно собирались у кого-либо. Чаще всего у меня или у Феликса Хорина. У нас были новейшие магнитофоны, привезённые из Минска. И к ним приличные музыкальные записи. В том числе Петра Лещенко, Окуджавы, Визбора, а также ведущих артистов эстрады. Когда мы собирались у кого-нибудь другого — все несли туда свою музыку. Отмечали праздники, дни рождения, торжественные даты. Спиртным не увлекались, хотя и не пренебрегали.

Всё в меру.

Много пели, танцевали. Я очень любил танцы, стремился всех к этому привлечь. На 162-й бригаде мы были не так долго — всего четыре месяца. Но и там был прекрасный командирский коллектив. Организаторами и вдохновителями были Аркаша Жиделев, Рая — жена Вали Балабуха.

Всё-таки мы умели сочетать необходимое — службу — с возможным отдыхом. Кинотеатров и Домов офицеров, к сожалению, и в Ягельной, и в Ура-губе ещё не было. Поэтому мы сами выкручивались, как могли. И, по-моему, у нас это неплохо получалось.

Глава 6.

СЛУЖБА НА АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДКАХ

6.1. КОМАНДИР 289 ЭКИПАЖА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ. 16-Й УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР. ГОРОД ОБНИНСК

Приехали всей семьёй в Москву 5 мая. По адресу в предписании нашел воинскую часть, куда мне следовало прибыть. Меня там оформили по новым документам. Теперь я майор МООП (Министерство Охраны Общественного Порядка, бывшее МВД). А раз майор, то и обмундирование соответствующее. Однобортный китель защитного цвета, зелёная рубашка с таким же галстуком. С синими брюками с голубым кантом получилась накладка — не нашлось моего размера. Пришлось носить на размер меньше, что доставляло небольшие неприятности — ноги слишком далеко высывались из этих брюк и внешний вид был несколько смешноват. Защитная фуражка с красным околышем и овальной кокардой. Серая шинель и армейская шапка-ушанка венчали мой новый наряд. Теперь на Киевский вокзал и в Обнинск.

Но надо же пообедать.

Где?

Кафе поблизости не обнаруживалось.

А вот ресторан в гостинице «Москва» оказался поблизости. Так мы всей семьёй вполне прилично пообедали в столичном ресторане.



*Офицерский состав 289-го экипажа на лыжной прогулке,
г. Обнинск, 1964 год*

Пара часов в электричке — и мы в г. Обнинске. Добрались до проходной 16-го УЦ. Семья осталась в ожидании, а меня препроводили к начальнику Учебного Центра. Зашёл в его кабинет, увидел генерал-майора и представился ему. Он заулыбался, и сразу все напряжение как рукой сняло. Контр-адмирал Леонид Гаврилович Осипенко был настолько прост и обаятелен в обращении с подчинёнными, да и вообще со всеми людьми, что сразу же вызывало к нему небывалую симпатию и доверие.

Он сказал, что офицерский состав экипажа уже заждался своего командира. Личный состав срочной службы прибудет несколько позднее. Немедленно дал распоряжение о размещении семьи в общежитии и отпустил меня до утра следующего дня для улаживания жилищной проблемы.

Я всё же предварительно разыскал свой экипаж и познакомился с офицерами. Старпом — капитан 3 ранга (значит, майор) Юрий Кормилицын, замполит «майор» Бычковский Виктор Максимович и ещё 24 человека. Особенно обрадовался своему механику с «С-348» Льву Здесенко. Теперь он командир дивизиона живучести.

Затем отправился размещать своё семейство. Так началась моя служба в должности командира 289 экипажа атомной подводной лодки 671 проекта.

К этому времени в нашем УЦ обучалось девять экипажей АПЛ второго поколения и несколько экипажей 675-го проекта. Экипаж головной лодки 671-го проекта «К-38» под командованием капитана 3 ранга Чернова Жени; экипаж первой серийной АПЛ 671-го проекта «К-69» — командир капитан 2 ранга Рюрик Кетов; экипаж АПЛ 671-го проекта «К-147» — командир капитан 2 ранга Виталий Сидельников; экипаж головной АПЛ 670-го проекта «К-43» — командир капитан 3 ранга Дима Савицкий; экипаж серийной АПЛ 670-го проекта «К-87» и второй экипаж АПЛ 670-го проекта — командир Толя Кочегаров. И два экипажа АПЛ 705-го проекта: опытовой «К-64» — командир капитан 3 ранга Саша Пушкин и головной «К-123» — командир капитан 3 ранга Гена Аббасов.

Обычный курс учебы в Обнинске занимал три месяца. Но мы, как экипажи нового проекта, обучались по пятимесячной программе.

В июне мне было присвоено воинское звание капитан 2 ранга, то есть, подполковник в системе МООП.

Прежде всего, решил разобраться, что же за лодка проекта 671. Ознакомившись, был несказанно обрадован. Скорость — 33,5 узла. Это тебе не жалкие 12,5, и то на один час. Глубина погружения — 400 метров предельная и 320 рабочая, впечатляет. Главная энергетическая установка (ГЭУ) включала два водо-водяных реактора ВВР ОК-300 и главный турбозубчатый агрегат ГТЗА-615, и в итоге на валу 31 000 л. с. Вот откуда и скорость. Два автономных парогенератора ОК-2 обеспечивают корабль переменным током 380 В, 50 Гц. Это же такое удобство — никаких тебе навешенных генераторов, главная линия вала свободна. Управление кораблём значительно облегчается. Есть ещё два вспомогательных электромотора мощностью по 275 л. с. Они вращают двухлопастные винты. На ходу под турбиной их лопасти разворачиваются в горизонтальное положение. Ну, это понятно — пригодятся для маневрирования при швартовке. Как резервные средства — две аккумуляторные батареи по 112 элементов и дизель-генератор — 200 кВт, 380 В, 50 Гц. ГАК «Рубин» или МГК-300 с ожидаемой дальностью обнаружения целей порядка 50—60 км.

Это уже что-то, не жалкие 60 каб. «Феникса». Станция миноискания «Радан» или МГ-509. Перископ ПЗНС-10 всего один, а где же командирский?

Но это вопрос к проектанту. Зададим в Ленинграде.

Две РЛС: активная «Альбатрос» и поисковая «Залив-П» или МРП-10, совмещённая со станцией опознавания.

Устройство РКП (вместо РДП на дизельных) — для пополнения запасов воздуха высокого давления без всплытия в надводное положение.

Оружие — шесть торпедных аппаратов, обеспечивающих стрельбу на глубинах до 250 метров, в два горизонтальных ряда. В верхнем два и четыре в нижнем. Боезапас 18 торпед. Главное достоинство — наличие горизонтального торпедопогрузочного люка. Такое устройство упрощает и сокращает все работы, связанные с погрузкой торпед. А учитывая, что все управление осуществляется дистанционно — и втягивание в отсек, и перемещение по нему, и загрузка в ТА и на стеллажи — и не требует никаких ручных работ, понимаешь все преимущества нашего торпедного комплекса по сравнению с тем, что было на предыдущих проектах лодок.

Для управления торпедной стрельбой разрабатывается специальная ЭВМ. Всеширотный навигационный комплекс «Сигма», прекрасно.

А где же новый ледомер? Да вот же он! И глазам своим не верю — тот же самый НЭЛ-2. Полное разочарование по этому вопросу.

Но всё равно, восхищаюсь кораблём. Не надо трястись над запасом электроэнергии, воды. Установка К-3, разлагающая воду на кислород и водород, автоматически поддерживает содержание кислорода в отсеках на уровне 21 процента. Установки УРМ забирают из отсека воздуха углекислоту и прочие газовые примеси. Теперь ни к чему установки РДУ. Полная автономность — 60 суток, и экипаж невелик — всего 76 человек.

Длина корабля 92 метра. Ширина наибольшая 10,6 м. Радиус прочного корпуса 9 метров, что позволяло располагать в отсеках по три палубы, или этажа, как их наименовали конструкторы. Всего семь отсеков.

В первом — верхний или первый этаж — торпедный, второй — жилой. Каюты командира, старпома, замполита, командира БЧ-5 и офицеров. Нижний (третий) этаж — аккумуляторный и камбуз.

Во втором отсеке верхний этаж — ЦП, здесь же пульт системы «Шпат» (управление рулями) и «Турмалин»; гидроакустическая и штурманская рубки. Средний этаж — рубки связи, радиолокации и радиоразведки, электронавигационный пост. Нижний (третий) этаж или трюм — вспомогательные механизмы.

Третий отсек — реакторный. Две герметичные реакторные выгородки по каждому борту. Четвёртый отсек — турбинный — ГТЗА, два автономных турбогенератора и два обратимых преобразователя.

Пятый отсек — электротехнический и вспомогательных механизмов. На нижней палубе — две холодильные машины.

Шестой отсек — жилой и дизель-генераторный.

Седьмой отсек — рулевой. Здесь же вспомогательные ГЭД.

Так что, впрягайся, командир, в учёбу. Много узнаешь нового и интересного.

Не успели мы как следует втянуться в учебный процесс, как выяснилось, что строительство лодок нашего проекта задерживается, значит, затягивается и наше пребывание в УЦ. Поэтому мой экипаж срочно отправили в отпуск. По возвращении началась интенсивная учёба.

В УЦ вместо кафедр, как в Училищах и Академии, были организованы «циклы», возглавлявшиеся специалистами высокого класса, имевшими опыт плавания на АПЛ. Экзамены принимались не по билетам, как в прочих учебных заведениях ВМФ, а в личных беседах преподавателя со слушателем. И здесь знание предмета выяснялось в его полной глубине. Спрашивали очень строго. Но и учились мы с полной отдачей сил. Ведь интересно всё: и ядерная физика, и работа реактора, турбины, и основы радиационной безопасности и т. д., что для нас, строевых, было в новинку.

Но и инженер-механикам приходилось многому и много учиться. Поблажек не давалось никому. В наш экипаж прибыл офицер, заканчивавший гражданский вуз по тематике, связанной с турбинными двигателями. Но сдать экзамены он так и не смог — не давалась ему ядерная физика. Он ко мне обращался с просьбой помочь. Я обращался к Леониду Гавриловичу, но тот только развёл руками. Так и не попал этот товарищ на атомные лодки. Такой строгий подход к обучению оправдался жизнью. На атомных подводных лодках нашего ВМФ не было ни одной аварии ядерных установок по вине личного состава.

В сентябре наш экипаж был полностью укомплектован. В учебный процесс включились матросы и старшины. Программа нашего обучения закончилась, а строительство лодок затягивается.

Чем занять экипаж? Выручка пришла совсем неожиданно. Стенд отработки БЧ-5 на Обнинской АЭС был создан для АПЛ 627А проекта. На нём мы и отрабатывались, за неимением лучшего. И здесь в УЦ поступил учебный тренажёрный комплекс для АПЛ второго поколения. Весь личный состав 289 экипажа был привлечён для его монтажа и настройки. Получили бесценный опыт, что позволило освоить новую технику досконально, и в дальнейшем я был полностью уверен в своём экипаже.

Но это всё для БЧ-5. А как быть остальным? Занялся сам и потребовал от остальных подчинённых, пока есть возможность, детально изучить по имеемым схемам устройство корабля, его систем и вооружения. Как я уже говорил выше, завёл большую тетрадь, и в учебном классе, разложив на столе, изучал и зарисовывал в цветном варианте различные схемы.

К моменту нашего прибытия в УЦ уже произошла авария на «К-19», погибла АПЛ США «Трешер» (1 апреля 1963 года).

Причины этих неприятностей, вернее, катастроф, были тщательно изучены, сделаны соответствующие выводы. В процессе учёбы наши преподаватели Цикла «Ядерные реакторы» Гурьянов А. С. и Соснин чётко сформулировали правила действий экипажа атомной подводной лодки: при любой неисправности реактора немедленно заглушить его, загерметизировать выгородку реактора и следовать в базу, ни в коем случае не пытаться самим заняться устранением неисправности или поломки. Это сделают квалифицированные специалисты в базе. Этим постулатом мы и руководствовались в нашей дальнейшей службе на атомных лодках.

Так как мы почти два года пробыли в УЦ, а за это время большое количество экипажей, в основном 675 проекта, проходили свои трёхмесячные циклы обучения, то мы перезнакомились и подружились с многими командирами лодок. Валя Поникаровский, Коля Шашков, Вася Дудин, Володя Калухин, Коля Шумков, Иван Карачев, Саша Кузнецов и многие другие.

Приезжал на короткое время мой кумир Феликс Митрофанов, которого я не видел с июня 1953 года. Проходил подготовку и экипаж АПЛ 675-го проекта Жени Курдасова, у которого я принимал «С-348». Старпомом у него был капитан 3 ранга Гурген Симонян —

бывший минер на «С-342», о котором я уже говорил ранее. А замполитом был капитан 3 ранга Феликс Хорин, брат Риммы.

Вот мы три месяца опять были вместе. После возвращения из отпуска в 1963 году мне предложили занять две комнаты в трёхкомнатной квартире в доме на улице Красных зорь. Переехали из общежития. Сосед — мичман Паша Радкевич с женой. Отношения у нас сложились прекрасные. Квартира на первом этаже, под нами — никого, поэтому по всяким праздникам командирский коллектив чаще всего собирался в наших «хоромах». Правда, над нами жил начальник нашего политотдела, но этот момент как-то нас не затрагивал. Летом частенько семьёй выбирались к речке под названием Протва. А осенью — грибы и ягоды. Но это уже я один.

Хотелось бы остановиться ещё на одном моменте. Многие командиры лодок увлекались автомобилями.

Закопёрщиком в этом деле был Саша Кузнецов. Он научил меня установке противоугонного устройства его собственного изготовления, это мне очень пригодилось в дальнейшем. Рюрик Кетов завел себе «Волгу» — ГАЗ-21.

Мы на ней, бывало, и в Москву катались. К тому времени он стал капитаном 1 ранга, то есть, полковником МООП. Это значительно облегчало общение с офицерами ГАИ. Много разговоров было о системе проката легковых автомобилей, развёрнутой в стране по инициативе, как они говорили, Н. С. Хрущёва. Обсуждались различные способы «надувательства» и с той, и с другой стороны. А пока суть да дело, мы с Римулей сдали соответствующие экзамены и получили водительские права. И вот у меня зародилась идея этой системой проката попользоваться, благо советчиков и знатоков, где и как это сделать, было достаточно. Ближайший пункт проката — таксопарк в г. Калуге.

Отпуск предстоял в июле—августе. Накануне поехал в Калугу, нашёл этот таксопарк. В прокате автомашины «Москвич-407». Посмотрел — все потрёпанные, с вмятинами, новых нет.

Говорю, что мне нужна машина на два месяца. Почесали головы и отвечают, что на месяц гарантируют, а дальше как получится.

Согласился. Готовят машину и оформляют документы. Оплата двоякая: за срок и за километраж по спидометру. Мастер, предъявлявший мне автомашину, предупредил, чтобы я следил за целостностью пломб на тросике спидометра: одна у коробки пере-

дач (показал её при поднятой машине), вторая, у самого спидометра, просматривалась издали. Второе предупреждение — следить за расходом масла — оно повышенное. Я обратил внимание на большое количество вмятин и царапин. В ответ: «Ты возврати её целой, а о царапинах не думай».

И я поехал. Началось с того, что на выезде из города двигатель заглох и не хотел заводиться. Я уж хотел было звонить в таксопарк, но, вспомнив советы моих «доброхотов» из УЦ, продул насосом бензопровод. Мотор завёлся и больше подобное не повторялось. По дороге в Минск установил, что расход масла — почти поллитра на сто километров.

Да, дела, едем с хорошим синим дымом из выхлопа. Действительно, месяц машина проездила без всяких неприятностей. А затем перестала заводиться от стартера. Специалисты советуют: «Смени «Бендикс», и всё».

Сменил — никакого впечатления. Оказывается, зубчатый диск, с которым сцепляется этот самый пресловутый «Бендикс», почти стёрся. Заводить приходится только ручкой. Всё это привело к выходу из строя вкладышей коленвала, они застрекотали, как пулемёт.

Спасло то, что в этом 1964 году прошел слух, что будут понижены цены на легковые автомобили. Пришли на продажу «Волги» ГАЗ-21, а их никто в Минске не берёт. Моя мама работала в министерстве строительства. Ей и говорит её начальник: «У тебя сын подводник, покупайте „Волгу“».

Мать загорелась этой мыслью. Собрали силами всех родственников нужную сумму — вот она, «Волга ГАЗ-21» да ещё в улучшенном варианте. Вот на этой «Волге» мы и двинулись в Обнинск, волоча на прицепе прокатный «Москвич». Возвращаю его в таксопарк, и здесь мой сдатчик вытаскивает ту самую пломбу у спидометра, зажата она не пломбиром, а простыми плоскогубцами. Предъявляет мне претензию, мол, вы нарушили условия договора, неизвестно, сколько накатали километров, придется платить неустойку.

Возмущённый, иду к начальнику таксопарка, требую провести экспертизу, видно же, что проволока и пломба заржавленные и окисленные. Начальник таксопарка быстро смекнул, в чём дело. Не хватало ему ещё иметь дело с подполковником МООП. Спросил только у своего подчинённого: «Клиент рассчитался за все?»

Получив утвердительный ответ, извинился. Я вышел и услышал, как начался нагоняй мастеру. Так окончился мой эксперимент с прокатом автомашин. Да, он так и не прижился в нашей стране в то время.

В 1964 году до нас дошли слухи, что в органах власти стали муссировать тему о высоких категориях командиров лодок в нашем ВМФ. Действительно, где-то в сентябре к нам прибыли товарищи из ЦК КПСС и начали беседу о том, что вот, мол, в США командиры АПЛ ходят в звании капитан-лейтенанта, а у нас — капитан 1 ранга. Какое ваше мнение по этому вопросу?

Отвечаем: «Да мы согласны даже на звание лейтенанта, не надо даже бесплатного обмундирования, но только дайте нам оклад, как у них, даже можно меньше — тысячу рублей, и нам достаточно». Как говорится в сказке А. С. Пушкина: «Ничего не ответила рыбка...», но этот вопрос больше никогда не поднимался.

За время пребывания в Обнинске на экипаже было сыграно две свадьбы. Первым женился мой Лев Здесенко — инженер-капитан-лейтенант, командир дивизиона. Его примеру последовал начальник радиотехнической службы капитан-лейтенант Серёжа Парахин. Сын известного комиссара Аджимушкайских защитников Керчи.

На свадьбах веселились всем экипажем, и они нам хорошо запомнились.

6.2. В СОСТАВЕ 39 ОБПЛ. ГОРОД ЛЕНИНГРАД

В конце апреля 1965 года, получив Свидетельства об окончании учебы в 16 УЦ (я получил «С отличием»), перебрались в Ленинград, где пробыли ещё два года. Экипажи «К-38», «К-69», «К-147» и мой 289-й вошли в состав 39-й отдельной бригады подводных лодок Ленинградской военно-морской базы.

Командовал бригадой капитан 1-го ранга Колчин Иван Михайлович. Очень строгий и требовательный начальник и в то же время замечательный человек. Заботливый и внимательный к нуждам подчинённых. Экипажи разместились в казарме на Римского-Корсакова, а офицеры — по частным квартирам. Через

полгода, после окончания ремонта, было введено в строй общежитие, но не все смогли в нём разместиться. В середине 1966 года было введено в строй второе общежитие на 14-й линии Васильевского острова. Но это уже к концу нашего пребывания в составе бригады.

Разместившись и пройдя оргпериод, начали активно работать на строящихся кораблях в цехах Адмиралтейского завода. Основные усилия нашего 289-го экипажа были направлены на головную «К-38». Мы крепко сдружились семьями с Рюриком Кетовым, бывшим командиром ПЛ «Б-4». Он и командиры лодок «Б-130» Лёша Дубивко и «Б-36» Коля Шумков ещё в Обнинске подробно мне рассказывали о походе их лодок на Кубу в 1962 году, в период Карибского кризиса. Четвёртой была ПЛ «Б-59» под командованием Вали Савицкого.

В книге «Карибский кризис. Противостояние», изданной в 2012 году в Санкт-Петербурге, подробно описываются события, связанные с этим походом. Поэтому я не буду на нём останавливаться. Глубоко возмущает меня только одно — почему руководство вооружённых сил считало, что на Кубу идут атомные подводные лодки?

Хорошие отношения сложились у меня и с Женей Черновым, переросшие в дальнейшем в дружбу. Он в 1964 году поступил в Военно-морскую академию на заочное отделение.

Я, подумав, решил последовать его примеру, потому что на очное мне уже не успеть. Точно не известно, когда окончится строительство наших лодок. Ещё в Обнинске обратился с просьбой по этому поводу к Леониду Гавриловичу. Тот удивлённо спросил: «А зачем тебе это? Вот я в Академии не учился, а контр-адмирал. Наш министр обороны маршал Малиновский Р. Я. тоже академий не кончал».

Я решил обратиться с этой просьбой к новому комбригу И. М. Колчину. Тот внимательно меня выслушал, но ничего определённого не сказал. В начале мая наш экипаж был отправлен в отпуск. Мы поехали в Минск. В середине июня получаю телеграмму: «Прибыть в Ленинград для сдачи вступительных экзаменов в ВМА».

Бросаем всё и в Ленинград. Оказывается, Колчин И. М. позвонил в Москву М. И. Блажину, начальнику отдела в Управлении кадров ВМФ, и вопрос был решён.

На заочное отделение в 1965 году собрались поступать двенадцать человек. Среди них Паша Лапковский, мой друг. Это на его эсминце я жил в 1960 году при стоянке «С-345» в заводе. Мы все, конечно, быстро перезнакомились и начали дружно готовиться к вступительным экзаменам.

Самый трудный предмет, от которого фактически зависело поступление, — математика. Я в Минске нашёл свои училищные конспекты и по ним легко подготовился. На экзаменах мне одним из вопросов попался, насколько я помню, «бином Ньютона». Его изложил по своему конспекту. Преподаватель удивилась: «Откуда у Вас это доказательство?» Увидев моё смущение, быстро подтвердила, что всё правильно. Я ответил, что с училища из лекций полковника Рыбакова, чем удивил её ещё больше и получил пятёрку. В итоге вся наша группа успешно сдала вступительные экзамены, и мы были зачислены на первый курс Заочного отделения ВМА.

На очное отделение тоже поступило много знакомых ребят. Среди них Витя Малярчук, бывший командир «С-342». Он с семьёй поселился в общежитии Академии. Его жена Валя и моя Римуля — подруги ещё по Ягельной. Таким образом, у нас в Ленинграде появилось несколько близких друзей: Кетовы и Малярчуки. Кроме того, у меня сложились тесные дружеские отношения с рядом офицеров политотдела Ленинградской ВМБ.

Я в своё время упоминал, что летом 1960 года к нам на «С-345» на стажировку в должности замполита был направлен инструктор по комсомолу политотдела ЛенВМБ лейтенант Козлов Кузьма Ананьевич. Он оказался очень толковым политработником и замечательным товарищем. Я ему написал очень хорошую характеристику, которую он честно заслужил. В политотделе ей придали большое значение, и он пошёл в рост по службе. Первое время по прибытии в Ленинград мы даже жили у него некоторое время. Общаясь теперь уже по службе, я через него перезнакомился со всеми офицерами политотдела, а с некоторыми из них, такими как Алексей Алёшин, у которого мы гуляли с Римулей на свадьбе, и Коля Петраков, завязалась крепкая дружба, длящаяся до сего времени. От них я узнал интересные факты, связанные с празднованием 20-летия победы над фашистской Германией.

Начальнику политотдела ЛенВМБ контр-адмиралу Кулакову Николаю Михайловичу накануне празднования Дня Победы было

присвоено звание вице-адмирал. Когда Кузьма, будучи дежурным по политотделу, поздравил его с присвоением звания, тот рассмеялся: «Кузьма, что ты поздравляешь! Мне это звание присваивают уже третий раз!»

Правда, ему же было присвоено и звание Героя Советского Союза. Но и здесь он нашёл изъян. «Как же мне дана такая высокая награда, если я нахожусь под следствием?» Стали разбираться, и это подтвердилось.

Кузьма мне рассказывал эту историю. В то же дежурство в приёмную Н. М. Кулакова зашёл какой-то полковник и спрашивает, на месте ли Николай Михайлович. Пока они говорили, Кулаков по какой-то надобности вышел из кабинета. Увидев полковника, он бросился обнимать его. А Кузьме говорит: «Запомни, это мой спаситель, в любое время я для него свободен!»

После этой встречи он рассказал К. Козлову, что в 1943 году Черноморский флот готовил десантную операцию в районе Южной Озерейки. Пока готовились к десанту, немецкая разведка похитила командира одного из дивизионов вместе с планом десантной операции. Кулаков выступил против высадки десанта в связи с утерей её скрытности. Противник знает наши планы. Представитель Ставки маршал К. Ворошилов обвинил Кулакова в паникёрстве. Н. Кулаков был снят с должности Члена Военного совета ЧФ, снижен в воинском звании до капитана 1 ранга и отдан под суд тройки. Что это значило во время войны — понятно всем.

Но старший лейтенант, являвшийся председателем суда тройки, затянул дело.

Высадка десанта 4 февраля 1943 года в районе Южной Озерейки потерпела полную неудачу. Удался только вспомогательный десант Цезаря Куникова на западный берег Цемесской бухты («Малая земля»). Прогноз Н. Кулакова полностью подтвердился, и его «дело» зависло.

Через некоторое время запросили указаний у И. В. Сталина: «Как быть с Кулаковым?»

Ответ: «Да пора закрыть это грязное дело».

А уточнить, в какую сторону его закрыть, никто не решился. Так оно и зависло до мая 1965 года. И только после вопроса Н. М. Кулакова его вполне официально закрыли за отсутствием состава преступления. Вот такая история.

Наличие в Ленинградской бригаде экипажей атомных подводных лодок иногда приводило к курьезным ситуациям. Не помню уж точно, когда — в 1965 или в 1966 году Инспекция министерства обороны проводила проверку ЛенВО и ЛенВМБ. И вот к нам на бригаду прибыли адмиралы-инспекторы. Командование докладывает им о положении дел, а они спрашивают, где экипажи атомных лодок.

Как где?

В подвальном помещении. Тогда зачем мы сюда прибыли? Правда, непонятно было, кому был этот вопрос адресован.

Известный писатель Аркадий Первенцев, автор «Кочубея» и «Матросов», написал роман «Остров Надежды» о жизни моряков с атомных подводных лодок. Прежде чем отдать его в печать, он захотел узнать мнение об этой своей книге командиров атомных лодок. Через нашего комбрига нам были переданы несколько экземпляров для ознакомления и выдачи отзывов. Мы просмотрели это произведение, впечатление оно на нас не произвело, и мы забыли о нём. Но однажды на бригаде прозвучала команда: «Всем командирам атомных ПЛ прибыть к комбригу».

В наличии нас оказалось трое: Саша Пушкин, Гена Аббасов и я. Комбриг сурово посмотрел на нас и приказал садиться в машину и ехать в гостиницу «Астория». На наши недоумевающие взгляды сухо вымолвил: «На месте всё узнаете!»

Приехали и поднялись в указанный нам номер. На стук дверь открывает высоченный дядька и представляется: «Аркадий Первенцев». Предложил пройти в номер, усадил нас вокруг столика, начал спрашивать наше мнение о своём новом романе. Мы и ответили, как думали.

«А что в нём не так?»

Говорим, что с флотской точки зрения — всё. Нет, говорит, так дело не пойдёт. Давайте разберёмся конкретно. Достает фолиант своего произведения, отпечатанный на машинке, и начинает читать. А мы выдаем замечания, что и как с точки зрения флотской терминологии и порядков. Он всё тут же поправляет. Заняло это совместное «творчество» несколько часов. Точно не помню, но не менее трёх-четырёх.

Когда закончили, А. Пушкин и говорит: «Это всё технические детали. Но вот с точки зрения жизни офицеров и их семей у Вас все как-то запутано и перевернуто. Неужели нельзя описать нор-

мальную жизнь и службу моряков просто, без всяких выкрутас, как это и есть на самом деле?»

И здесь Первенцев встал буквально на дыбы. Это право, мол, автора, его замысел, и здесь никакие советы неуместны.

Мы сразу всё поняли, замолчали, собираясь уходить. Но дверь номера внезапно открывается, и официантка вкатывает столик, уставленный различными бутылками и всяческой снедью.

Начался разговор «за жизнь». И опять-таки внезапно открывается дверь и заходит вице-адмирал Кулаков Н. М., о котором я вёл речь несколько выше. Они радостно приветствуют друг друга и объясняют нам, что их дружба началась ещё с войны, со времен обороны Севастополя. Ведь только что отпраздновали двадцатилетие Победы. Они нам много чего порассказали. Кое-что и подзабылось.

А. Первенцев рассказал нам, как погиб батальонный комиссар Петров, автор небезызвестных «Двенадцати стульев» и «Золотого телёнка».

Дело происходило в июне-июле 1942 года. Петров с Первенцевым в начале июня вернулись из осаждённого Севастополя. Узнав, что Ставка прислала на юго-западное направление маршала С. Будённого, решили срочно возвращаться в Москву, ибо, как они говорили, на фронте в ходу была присказка: «Тот фронт, которому Будённый протягивает руку, немедленно протягивает ноги».

Но как добраться, где взять транспорт (имелся в виду самолёт). Зная, что С. М. Будённый уважительно относится к писателям и журналистам, обратились к нему, и он дал им свой «Дуглас». Стали с лётчиками решать, каким маршрутом лететь. Через Сталинград, Куйбышев и далее — безопасно, но долго. Напрямую быстрее, но опасно, так как истинного положения фронта никто из них не знал. Всё-таки решили лететь более кратким маршрутом.

Полетели над донскими просторами. Страшно устали, не спав около двух суток. Первенцев решил проверить обстановку и пошёл к стрелку-радисту. Тот вёз домой целую стаю кур и интересовался больше ими, чем воздушной обстановкой. Увидев вдали пару итальянских истребителей, указал на них стрелку-радисту. Тот потыкал пальцами силуэты самолётов противника, наклеенные на борта его «гнезда» (а это всё были немецкие машины, итальянских силуэтов он не имел): «Нет, это не противник». Поняв, что дело плохо, А. Первенцев предупредил лётчиков и

предложил Петрову: «Давай заснём и превратимся в свободно падающее тело, а там видно будет». И они мгновенно уснули.

Проснулся А. Первенцев уже лёжа на земле. Самолёт их не сбивали. Просто лётчики так низко летели, что ударились о курган, самолёт подпрыгнул и рассыпался от удара о следующий. Поэтому и не загорелся. Но его обломки обстрелял пролетавший мимо «Мессершмитт». Одна из крупнокалиберных пуль попала в шею А. Первенцева, и у него с тех пор громадный шрамище на правой стороне шеи. Мы обратили внимание на этот шрам сразу же, как только вошли в номер.

Лежат они в чистом поле, и никто двинуться не в силах — либо убит, либо ранен. Спасла положение проезжавшая мимо радиомашинка. Девушка, ехавшая в ней, спросила, надо ли кому-нибудь что-то передать. А. Первенцев вспомнил фамилию знакомого ему командира истребительного авиаполка и попросил передать ему просьбу о помощи от Аркадия Первенцева. Девушка сдержала слово. К ним вскоре подъехала скорая помощь и доставила в ближайшую станицу. Госпиталь и санбат уже эвакуировались. Вот тогда А. Первенцев и спросил: «Где же батальонный комиссар Петров?» Ему ответили, что батальонный комиссар Петров погиб при этой авиационной катастрофе.

Через некоторое время прилетел и самолёт из названного А. Первенцевым полка. Писатель оказался в одном из Сталинградских госпиталей. Чуть не погиб 23 августа при массовом налёте немецкой авиации на Сталинград. Спасли моряки Волжской флотилии. Узнав, что в городе в госпитале лежит раненый писатель Аркадий Первенцев, автор повести «Кочубей», они немедленно забрали его на свои катера и отправили в Саратов.

Застолье длилось тоже довольно продолжительное время. Шуткам и анекдотам, на которые мастерами оказались и писатель, и начальник политуправления, не было конца.

Изучая строящиеся лодки, мы задавали частенько конструкторам, вернее, — её генеральному конструктору Георгию Николаевичу Чернышову, вопросы по тем или иным проблемам. Один из таких вопросов — наличие только одного перископа и его довольно крупной головки.

Его ответ нас страшно удивил и обескуражил. Радуйтесь, говорил он, что вообще на лодке есть перископ. При разработке и утверждении проекта представители заказчика, известные под-

водники с высокими званиями, считали, что перископ на лодку с таким гидроакустическим комплексом вообще не нужен. Проектировщики настояли на установке перископа как средства навигационного обеспечения определения места лодки астрономическим способом — по звёздам, Луне, Солнцу. Поэтому и головка у него создана для обеспечения удобства определения мест по небесным светилам. Фамилий этих «специалистов-подводников» назвать не захотели.

Вторая проблема, возникающая при приёме головной лодки — прибор управления торпедной стрельбой. Создать к нужному сроку ЭВМ не смогли. Тогда к названию прибора прибавили цифру 2 и поставили на «К-38».

При ближайшем рассмотрении это оказалась не ЭВМ, а тот же самый «Ленинград», стоящий на лодках предыдущих проектов. Только приборов этих было не один, а два, стоящих друг напротив друга на посту торпедного электрика. Как объяснила главный конструктор этого «шедевра» (это была женщина), взяв за основу «Ленинград», они его усовершенствовали, и эффективность работы кратно повысилась. Командир «К-38» Евгений Дмитриевич Чернов выслушивал все эти панегирики, но с работой «нового прибора» тщательно разобрался. И выяснил, что новый ТАС, как его ни называй, требованиям выхода в торпедную атаку не соответствует. Он получает данные от ГАК только в режиме автоматического слежения за целью — АСЦ. Режим получения данных при дискретных замерах отсутствует, а, следовательно, не решается задача определения ЭДЦ методом подбора. А ведь это основной способ действий командира лодки при выходе в торпедную атаку.

Е. Чернов твёрдо заявил, что в таком виде он прибор не примет.

Необходимо ввести режим дискретных замеров и возможность определения ЭДЦ методом подбора. Главный конструктор впадала в истерику и слезы. Но ничего не подействовало. Пришлось дорабатывать прибор и выполнить все требования командира точной команды. Если бы Женя не настоял на своём, мы бы получили ситуацию с головной АПЛ проекта 671РТ. Но об этом ниже.

В середине 1966 года на ВОЛСОКе смонтировали тренажёр «Кача-Керчь». Главком ВМФ С. Г. Горшков решил проверить на нем отработку ГКП лодок. Для сей цели был отряжен ГКП 389-го экипажа, с которым я две недели «выходил в торпедные атаки».

Сначала дело шло туго, а затем освоился, вспомнил былые времена на 25-й бригаде, и дело пошло на лад.

Кончилось всё довольно прозаично. В ходе очередной тренировки руководитель (преподаватель ВОЛСОК) заявил: «Ну, хватит, командир, цель в районе Бологого, а у тебя оружие с дальностью 20 км».

Главком так и не приехал, но ГКП и я, как командир, получили прекрасную тренировку. Я восстановил свои навыки и приобрёл опыт определения ЭДЦ на больших (более 100 км) дистанциях. И всё это нам очень пригодилось в дальнейшем.

Одной из проблем, возникших перед нами, был вопрос продвижения по службе офицеров наших лодок. Возникла она из-за задержки в строительстве лодок. По существующему положению до сдачи корабля ни один офицер не мог быть назначен на другую должность. В нормальных условиях это не очень тяжело для экипажа. Но мы-то уже четыре года в одних и тех же должностях, и это вызывало известное недовольство, особенно у молодёжи.

Мне в этом вопросе немного повезло. Штурманом у меня был капитан 3 ранга В. Сергеев. Пришёл он из экипажа «К-19», и меня сразу же предупредили, что по состоянию здоровья он в Ленинграде будет переведён на береговую должность.

Так и получилось. Штурманом стал наш командир рулевой группы старший лейтенант Эдик Гурьев, который очень мне нравился своей интеллигентностью, грамотностью по специальности, умением схватывать всё на лету, качественно и быстро выполнять любые задания. Командиром группы пришёл выпускник ТОВ-ВМУ лейтенант Монастыршин Владимир Михайлович. Когда он мне представлялся, я спросил, читал ли он «Капитальный ремонт» Л. Соболева.

Получив отрицательный ответ, тут же вручил ему экземпляр этой книги и порекомендовал на досуге внимательно её прочитать. Он засмутился, но книгу взял. При возвращении книги спросил, понял ли он, почему я рекомендовал именно её прочесть? Ответил утвердительно.

Наибольшее напряжение — среди шести КГДУ (командиров групп дистанционного управления реактором). Когда придем на постоянное место базирования, всех шестерых сразу же не заменишь. Среди моих КГДУ были два друга, старшие лейтенанты Шайкин и Вейтко. Шайкин приходился племянником известному

артисту И. Ильинскому. Я об этом не знал. И вдруг стал получать приглашения в театр на спектакли И. Ильинского. Сначала удивился. Но меня просветил Виктор Максимович, наш замполит. Он-то всегда всё и обо всём знал в экипаже.

Как-то уже в Ленинграде Шайкин обратился с просьбой о переводе его и Вейтко в 1-й ЦНИИ ВМФ. Вакансии там есть, и их согласны взять.

Ответил, что с удовольствием выполнил бы их просьбу, но права не имею. Если они сумеют добиться снятия запрета о переводе со стороны старших начальников, то я буду только за.

Через некоторое время позвонили из управления кадров в Москве по этому вопросу. Я ответил, что с удовольствием приму на замену молодых выпускников из училища. В сентябре-октябре эта замена и произошла. Ко мне пришли два молодых инженер-лейтенанта из Дзержинки, а Вейтко и Шайкин ушли в первый ЦНИИ ВМФ, где стали в свое время капитанами 1 ранга и кандидатами военно-морских наук.

В 1966 году, уходя в отпуск, получил парную путевку в дом отдыха «Дивноморск». В 1952 году мы были в санатории, а теперь решили попробовать, что такое дом отдыха. Расположен он в бухте Фальшивый Геленджик. Представлял собой набор двухэтажных домиков прямо у берега моря. Выходишь утром из номера — и прямо в море. Там мы познакомились со старшим лейтенантом Женей Хреновым и его женой Аллой, и старшим лейтенантом Геней Шабалиным с женой. Оба в будущем адмиралы.

Там же в первый и последний раз узнал, что такое водные лыжи. Из Геленджика приходил быстроходный катер с водными лыжами. Заплати три рубля и становись на лыжи. Не сумеешь встать на них, когда конец с катера потянет вперед — начинай сначала. Я в училище занимался лыжным спортом, получилось с первого раза. Очень интересно, и получаешь большое удовольствие.

Побывали на экскурсии на комбинате Абрау-Дюрсо, где нас просветили, что такое сладкое, полусладкое, полусухое, сухое шампанское и «Брют», которое очень любит А. И. Микоян.

За время пребывания в Ленинграде я не раз бывал на различных сборах и совещаниях, проводимых командованием ЛенВМБ. Одно мне запомнилось необычностью вопросов, которые там задавались присутствующими. Проходило совещание офицеров частей ЛенВМБ и военно-морских учебных заведений. По какому

вопросу было совещание, не помню. Проходило оно в зале матросского клуба, что на площади Труда. Проводил его член Военного Совета ВМФ адмирал Гришанов Василий Максимович. После доклада и выступлений из зала стали задавать вопросы, как правило, в письменном виде. Зная состав участников, особенно от учебных заведений, я бы поостерегся с этим моментом.

Но Гришанов этого не учёл.

И вот он получает вопрос, который вызвал его гнев и негодование. А вопрос весьма непростой и даже провокационный: «Кто будет командовать нашим ВМФ с началом войны?»

Возмущению его нет предела. Он стал доказывать, что только С. Г. Горшков. А затем обратился к авторству записки — капитан 1 ранга Иванов. «Кто такой капитан 1 ранга Иванов? Встаньте!»

Встает какой-то офицер, представляется капитаном 1 ранга Ивановым, но заявляет, что никаких вопросов не задавал.

Тогда кто?

В зале тишина и какие-то смешки. Полный конфуз. Чья-то провокация удалась. Мне думается, что адмирал напрасно озвучил этот вопрос. Видимо, погорячился.

У нас на экипажах к тому времени о нём тоже было не совсем положительное мнение. Дело осложнил квартирный вопрос.

Одно дело — пребывание экипажа в отрыве от семьи порядка трёх-четырёх месяцев. А нам предстояло пребывать в таком положении около двух лет. На вопрос о предоставлении жилья семьям офицеров и сверхсрочнослужащих он не нашёл ничего лучшего, как сказать: «Ну вот, дай вам жилье, вы здесь и останетесь, на флот не захотите возвращаться».

Экипажи сочли это за оскорбление.

Мы все рвались быстрее вернуться на флот, а нас подозревают в таких меркантильных намерениях. Видимо, длительная служба в центре и их непрерывные жилищные проблемы несколько деформируют понятия об устремлениях истинных моряков.

В заключение пребывания в Ленинградской бригаде хочу рассказать одну довольно забавную историю. На бригаду базировались не только наши АПЛ, но и строящиеся ДЭПЛ 641 проекта Их командиров мы хорошо знали, и отношения были чисто дружеские. Эти лодки, как и мы когда-то, ряд испытаний проходили в Либаве, а затем возвращались в Ленинград и, закончив госиспытания, уходили на свой флот. Во время пребывания в Либаве

тамошнее командование придирчиво относилось к поведению их экипажей. Частенько различными телеграммами в адрес командования Ленинградской бригады стремилось навести «должный порядок» на этих экипажах. Порой это приводило к довольно забавным результатам.

Перед самым нашим уходом в адрес заместителя комбрига по политчасти поступила очередная телеграмма с претензиями в адрес только что ушедшей от них очередной ДЭПЛ. В ней указывалось, что в каютах офицеров ушедшего корабля найдено большое количество бутылок из-под спиртного. Просили принять соответствующие меры.

Замполитом бригады только что был назначен Герой Советского Союза, капитан 2 ранга с Тихоокеанского флота. Нам он очень понравился — энергичный, боевой, обладающий острым умом и независимым характером. Получив такую депешу, он, не раздумывая, ответил: «Все бутылки сдать в приёмные пункты стеклотары. Вырученные деньги пустить на нужды партполитработы».

У либавских начальников ума не хватило молча проглотить полученную «пилюлю». Они стали жаловаться в вышестоящие органы. Дело дошло до Москвы. Скандал раздулся до вселенских масштабов. В итоге этот анекдотический случай стал достоянием личного состава всех флотов. Авторитет нашего замполита в их глазах вырос необычайно, а либавских жалобщиков упал «ниже плинтуса», как теперь принято говорить. А самому замполиту всё как с гуся вода. Отделался нагоняем от В. М. Гришанова и выговором от Н. М. Кулакова.

Не снимать же с должности только что назначенного Героя Советского Союза.

6.3. ГОСИСПЫТАНИЯ И ПРИЁМ ГОЛОВНОЙ «К-38» В СОСТАВ ВМФ

В 1966 году головную лодку «К-38» спустили на воду. В 1967 году вывели на мощность реакторы, и в середине года она в доке ушла в Северодвинск на сдаточную базу. Наш экипаж был

отправлен в июле-августе в отпуск. По возвращении мы также перебазировались в Северодвинск.

Председателем Госкомиссии по приемке «К-38» был назначен Герой Советского Союза вице-адмирал Щедрин Григорий Иванович. Народу на выход в море набивалась тьма. Я всеми силами старался отправить своих офицеров и старшин. И это довольно часто удавалось, ибо их квалификация была очень высокой. Но вот про себя я понял — ни при каких обстоятельствах на выход в море я не попаду. А раз так, то что мне здесь делать?

И я с чистой совестью укатил к 1 ноября на установочные сборы второго курса ВМА.

Семья была уже в Ленинграде. Поэтому я со спокойной душой погрузился в учебные программы. В Академии всё спокойно, мои друзья — очники, среди которых мне ближе всех Витя Малярчук. Как-то сразу после ноябрьских праздников встретились мы с ним на площади Льва Толстого. Он и спрашивает меня: «Ты знаешь, что ты уже капитан 1 ранга?» Я удивился — откуда такие сведения? Решили позвонить в кадры Валерику Позднякову, бывшему командиру «С-344» на нашей 25-й, а теперь работнику управления кадров в Москве, благо у Виктора был его телефон.

Переговорная рядом на той же площади. Дозвонились быстро. Он сообщил мне дату и номер приказа МО СССР.

Вот это да! Приказ от 17 октября, но в Северодвинской бригаде мне никто и словом не обмолвился. А я вообще не знал, что Михаил Иванович послал на меня представление. Как бы там не было, но факт есть факт — я капитан 1 ранга. Честно говоря, не ожидал такого подарка судьбы. На следующий день доложил начальнику заочного отделения об этом. Запросил разрешения привести форму одежды в соответствие новому воинскому званию, получил безоговорочное «добро», и на следующий день на занятия пришёл капитан 1 ранга Едокименко А. М.

Ребята в моей группе радостно поздравили. В соответствии с принятыми нормами этики вечером нами был проведен обмывочный ритуал. Всё как положено.

«К-38» тем временем благополучно закончила проведение госиспытаний, и 5 ноября 1967 года головная подводная лодка 671-го проекта была принята в состав ВМФ, был проведен торжественный подъем военно-морского флага и гюйса. Началась эра атомных подводных лодок второго поколения.

Глава 7.

289 ЭКИПАЖ

АПЛ 671 ПРОЕКТА

3-Я ДИПЛ 1 ФЛПЛ СФ

7.1. ВОЗВРАЩЕНИЕ

В начале декабря «К-38» под командованием капитана 2 ранга Чернова Евгения Дмитриевича перешла в Западную Лицу и вошла в состав 3-й дивизии подводных лодок. В это же время в дивизию прибыл и второй, 289 экипаж АПЛ. Его командир, то есть я, прибыл несколько позже, после завершения установочных сборов в ВМА. Наконец-то мы оказались, как говорится, дома, в своей дивизии, в Западной Лице. Ведь экипажи головной и первых двух серийных лодок проекта 671 были сформированы в апреле 1963 года на базе 1-й ФЛПЛ СФ. Но в связи с задержкой строительства АПЛ 2-го поколения «домой» мы пришли через четыре с лишним года.

Командующим 1-й ФЛПЛ СФ был вице-адмирал Сорокин Анатолий Иванович (подпольная кличка «Тотоша»). Начальником штаба флотилии — контр-адмирал Шаповалов Владимир Семенович (подпольная кличка «папа Шапа»). Командовал 3-й дивизией контр-адмирал Игнатов Николай Константинович, тот самый старпом на «С-16», где мы проходили практику после третьего курса, и которого считали образцом флотского офицера.

Правда, в конце января 1968 года командиром 3-й дивизии был назначен капитан 1 ранга Михайловский Аркадий Петрович, а контр-адмирал Н. Игнатов переведён в ВМА им. А. Н. Крылова.

Начальник штаба дивизии — капитан 1 ранга Борисов Владимир Степанович (я учился вместе с ним на ВОЛСОКе). Заместитель командира дивизии — капитан 1 ранга Гринчик Евгений Николаевич.

Чем и как нас встретили родные пенаты — флотилия и дивизия? В вопросах быта всё было нормально. Экипажи разместились на ПБ-82.

Через месяц закончилось строительство нового жилого дома в городке Заозёрном.

Немного разрешилась проблема с жильём для наших семей. А вот с базированием кораблей вышла накладка.

Все АПЛ предыдущих поколений имели электропитание постоянного тока. А всё второе поколение перешло на переменный ток 380 В 50 Гц. Это было известно командованию всех уровней. Но, несмотря на то, что строительство лодок затягивалось, конкретно проблему электропитания переменным током с берега никто не решал.

И вот корабль стоит в своей базе, а с берега мы можем только заряжать АБ постоянным током. А это значит: гоняй свои преобразователи, трать драгоценный ресурс в базе у пирса. Правда, под нажимом командира «К-38» капитана 2 ранга Е. Д. Чернова через пару недель установили небольшой трансформатор — прямо под открытым небом. Но в текущем 1968 году в соединение должны будут прийти ещё две единицы, и далее планировалось, что каждый год будут вводиться по паре лодок. Поэтому такое решение не являлось выходом из создавшейся ситуации.

Как у нас обычно бывает в подобных ситуациях, завертелся аврал.

Определённым форс-мажорным фактором являлась и угроза того, что завод-строитель мог поставить вопрос о целесообразности исполнения мер гарантийного авторского надзора в Западной Лице в подобных условиях. Так или иначе, к концу года вопрос решили.

Кстати, такая же проблема в это же время возникла в Североморске. Прибыли вновь построенные БПК проекта 1134, требующие переменного питания с берега. А для них не только питания с берега, но и вообще стоянки у пирса или плавучего причала не

предусмотрели. Как это так, — корабли 1-го ранга (а до этого таковыми были лишь крейсера) всегда стояли на рейде, а тут подавай берег...

В общем, подобные проблемы — называй их как угодно: наступление на очередные грабли или как-нибудь ещё, — постоянно сопровождали развитие ВМФ. Ведь с поступлением в 1971 году на флот АПЛ проекта 705 всё повторилось...

7.2. СЛУЖЕБНЫЕ БУДНИ

Перейду к службе в соединении. В это время в дивизии был напряжённый период: надо готовить очередную лодку к выходу на боевую службу (БС), АПЛ «К-42» — к переходу на ТОФ и так далее и т. п.

Ни комдива, ни начальника штаба мы почти не видели — все были постоянно в море на лодках, либо на рейде, или в ближайших полигонах.

А тут ещё Макс Чубич, командир лодки, только что вышедшей из ремонта и сдавшей задачу № 1, заявил, что комиссован, не годен к плавсоставу и в море выходить не может. Вот за него и пришлось ходить начальнику штаба, пока не назначили нового командира.

Как я уже говорил, с начальником штаба у нас сложились приятельские отношения. И Володя Борисов все втолковывал мне (дословно сейчас не помню, но суть, я думаю, понять можно): «Вот, смотри, по плану «К-5» должна была выйти из ремонта 1 декабря. Ей спланировали все задачи, в соответствии с требованиями курса Боевой подготовки ПЛ, назначили срок выхода в «автономку». А завод ремонт затянул. Лодка должна отрабатывать задачу № 1, а она в заводе. Обращаюсь в штаб флота — скорректируйте сроки. Ответ — план утвержден, выворачивайтесь сами... А как вывернуться? Вот и находим всякие «увертки», засчитываем часть элементов задачи отработанными в заводе, кое-где сократили сроки отработки».

Нарушение требований руководящих документов — скажет читатель. Да, но зато лодку подготовили в срок, и она ушла в поход на БС.

А тут ещё подошёл срок проведения командно-штабного учения (КШУ) флотилии на картах. Надо готовить решение командира дивизии — а когда и как? Начальник штаба дивизии принимает решение: «Ты, Евдокименко, учишься в Академии, тебе и карты в руки, готовь замысел командира дивизии на решение поставленной задачи, а заодно и само решение». Так я, прослуживший в дивизии «без году неделя», окунулся с головой в эту текучку. Что делать? Приказ надо как-то выполнять. Достал я свои учебники, вспомнил курсовые задания и стал готовить, как умел, решение командира дивизии.

Надо сказать, что штаб 3-й ДиПЛ был прекрасно организован и подготовлен.

Как правило, во время отсутствия начальника штаба штаб возглавлял флагманский связист дивизии капитан 2 ранга Иван Титыч Шевченко — исключительно работоспособный офицер и чудеснейший человек. Это меня и выручило — у них уже имелся опыт подготовки подобных документов, и через неделю с небольшим требуемые карты и пояснительные записки были вроде готовы.

Но всё ли так? Верно ли? В этом я не был уверен.

И вот, в один из кратких перерывов между выходами в море комдив капитан 1 ранга Михайловский А. П. сумел найти время для просмотра подготовленного. Я развернул карты, бумаги.

Он говорит: «Ну, посмотрим, что тут у Вас?»

Внимательно просмотрел, прочитал и говорит: «Теперь слушайте, что я думаю». Как в кинофильме «Чапаев». Но Аркадий Петрович был очень чутким командиром и добавил: «Ты не обижайся — ведь это же мое решение, и я должен сам его докладывать». Затем он толково и ясно изложил свои мысли и замысел решения. Коренных изменений не возникло, но наконец-то я получил конкретные и чёткие указания. За это я только очень благодарен своему начальнику, о чём и доложил ему в заключении.

Теперь дело пошло быстрыми темпами, и к указанному сроку замысел и решение командира 3-й ДиПЛ на КШУ 1-й ФлПЛ были готовы. Я знал назубок все цифры, даты и т. д., ведь это первая моя работа оперативного характера. Я был твёрдо уверен в успешном выступлении комдива.

Но, как это часто бывает на флоте, все вышло комом.

В день проведения КШУ комдив срочно вышел в море, и делать доклад на КШУ досталось начальнику штаба капитану 1 ранга

В. С. Борисову. Он только что вернулся из очередного выхода и попал, как говорится, с корабля на бал.

Представьте себе человека, идущего на доклад, который он впервые увидел за час до начала КШУ. Конечно, он офицер подготовленный, грамотный, основную идею и смысл понял верно, но до деталей дойти не успел. Доложил Владимир Степанович хорошо, но, когда вице-адмирал А. И. Сорокин начал дотошно пытаться его по разным деталям, возникли накладки. Сидя в зале, я переживал, как на экзаменах в училище. У меня на руках, да и у него в бумагах на все вопросы были разъяснения. Но чтобы их найти, требовалось предварительно подготовиться или самому составлять эти справки.

А времени на подготовку у НШ-то и не было. Но, тем не менее, мы получили удовлетворительную оценку. А для себя я сделал соответствующие выводы, как надо работать, готовиться и делать доклад по штабным документам. Слушая доклады командиров 11-й и 7-й дивизий, я ещё раз убедился, что В. П. Маслов, бывший НШ 25-й бригады, а теперь командир 11-й дивизии, всё-таки занимается не своим делом.

В это время события на флоте стали принимать нежелательные для нашей дивизии направления. На ТОФ пропала «К-129» проекта 629А. Это позднее стали известны некоторые факты её исчезновения, а в описываемый период ещё была полная неизвестность. В марте—апреле на всех флотах работали комиссии по проверке подготовленности лодок к походам на БС. В марте такая комиссия начала работу и на 1-й ФлПЛ. Как в воду глядел Володя Борисов, все эти сокращения планов, все эти «натяжки» и увертки, всякое лыко вставлялось в строку. Никого не интересовали задержки в заводе с ремонтом и так далее. В итоге работы комиссии начальник штаба 3-й ДиПЛ капитан 1 ранга Борисов В. С. был снят с должности.

Так, можно сказать, печально отозвалось для нашей дивизии событие на ТОФ. Пострадал толковый, умный, хорошо подготовленный, имеющий большой опыт плавания офицер — я считаю, незаслуженно.

Я же усиленно сдавал зачёты на допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой 671-го проекта. Мне это не в новинку. Основное отличие от предыдущих зачётов — знание устройства корабля. Но за прошедшие четыре года, как я уже говорил, я

свой проект изучил досконально. Ну а ПУАБ (Правила эксплуатации аккумуляторных батарей ПЛ) и НБЖ (Наставление по борьбе за живучесть ПЛ) — это уже введённые в плоть и кровь документы, без знания которых жизнь подводника немислима. И я их осваивал, вернее, постоянно глубоко изучал, с 1952 года. Основная трудность — найти свободный отрезок времени у начальника штаба флотилии контр-адмирала Шаповалова В. С.

Наконец, у него нашлось время проэкзаменовать меня где-то после 19.00. Его офицеры эскадры уважали и любили. Поэтому прозвище весьма уважительное, как я уже говорил — «папа Шапа» с ударением на первое слово. Он и действительно к нам относился по-отечески: требовательно и уважительно. Это была моя первая встреча с ним.

Признаюсь, немного волновался, каков-то «папа» на самом деле?

Беседа длилась не менее получаса. Ушёл я от него окрылённый. Мне он очень понравился своей простотой обращения и глубоким знанием вопросов, по которым он меня экзаменовал. Так в середине марта я получил допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой 671-го проекта.

7.3. ОСВАИВАЕМ ЛОДКИ 671 ПРОЕКТА

В конце марта или начале апреля, если я не ошибаюсь, «К-38» вышла в море на отработку задачи № 2. Старшим на выходе был наш комдив. Пошёл с ней и я. Это был для меня первый выход в море на АПЛ, да ещё второго поколения. Погрузились — и, чудо, кругом масса так называемых целей, хотя визуально почти никого не было видно. Первые впечатления для меня, как бывшего дизелиста, весьма положительные.

Во-первых, дистанция обнаружения — это тебе не жалкие 40—60 кабельтов, традиционные для ГАС ДЭПЛ.

Во-вторых, сколько хочешь электроэнергии, достаточно пресной воды. А скорость — 33 узла, это чудо! Не какие-то 10—12 узлов в течение одного часа, как на ДЭПЛ, а возможность маневрировать во всём диапазоне скоростей и глубин, по усмотрению командира лодки.

Через пару суток всё встало на место, начал воспринимать возможности лодки как должное.

Ну и опыт давал о себе знать — всё же я три года был командиром, хотя и лодки 613-го проекта, но походить в море пришлось, в том числе выполнить три автономных похода. Из них два — на поиск ПЛАРБ ВМС США в Норвежском море.

В мае — выход на отработку задачи № 3. Интересно, как будут проходить торпедные стрельбы? В море нёс командирскую вахту преимущественно в ночное время. Я привык принимать самостоятельные решения и за них отвечать. Тем более, чего мне опасаться моего товарища и друга Жени Чернова. Поэтому меня удивляют некоторые измышления уважаемого командира дивизиона БЧ-5 Щербины насчет глубин моря и плавания.

Торпедные стрельбы были выполнены успешно, хотя кое в чём я был разочарован. Но это мое субъективное мнение, и я на нём не хочу останавливаться.

Теперь мне предстояло готовиться к отработке задач курса БП ПЛ со своим родным 289-м экипажем.

После выхода «К-38» в первую линию принимаем лодку и отработываем задачу № 1. После её сдачи в конце июня готовимся к выходу в море на отработку задачи № 2.

Вот он, торжественный день — самостоятельный ввод ГЭУ и выход в море «К-38» под управлением нашего экипажа! Для нас это был настоящий праздник. Идёт процесс ввода ГЭУ, и вдруг поступает команда: ввод прекратить, лодку сдать первому экипажу, самим отправляться в отпуск. Шоковое состояние, отказываюсь верить.

Мне передают: командующий флотилией хочет видеть командира, не желающего отправляться в отпуск в июле-августе. Предстаю пред грозные очи Анатолия Ивановича, докладываю настроение экипажа и своё мнение. В ответ: «Всё понятно, лодку сдать, экипажу в отпуск». Так окончилась наша первая попытка выйти в море.

В чём же дело? Выясняется, что командованию ВМФ не терпелось испытать АПЛ проекта 671 на предмет поиска ПЛАРБ. И оно запланировало на начало 1969 года для «К-38» выход на так называемую короткую БС — поход длительностью около 30 суток в Норвежское море. А далее начальство решило, что готовиться надо не менее, чем за полгода, а какой-то там 289-й экипаж подождёт.

В отпуск, так в отпуск.

На этот раз решили поехать в санаторий Среднеазиатского военного округа в пос. Тамга Киргизской ССР, что на южном берегу озера Иссык-Куль. Хоть разок побывать в нашей Средней Азии.

Поехали, вернее, полетели, оставив детей в Минске у бабушек и дедушек. Летели из Москвы в г. Фрунзе на самолёте Ил-18. Самолёт произвел хорошее впечатление — удобно и относительно тихо.

А вот из Фрунзе до Тамги ехать пришлось на автобусе часов шесть—семь. Но скучно не было. В попутчики нам напросился инструктор Киргизского ЦК КПСС. Он нам был, как гид. Объяснял, где проезжаем, какие особенности местности и ведения хозяйств.

В частности, показал плантации опиумного мака. Рассказал, как собирают опиум. Оказывается, всё не так просто. Сбирать его надо до восхода солнца, пока не высохла роса. На крупной головке ещё зелёного мака делается круговой надрез, и с него собирается белое «молочко», содержащее опий. Таких надрезов может быть несколько — до четырёх, но все в разные дни. Весь опий применяется в медицине.

Сама Тамга представляет собой небольшой посёлок. Жители — киргизы и украинцы. Санаторий расположен в трёхэтажном здании, там и номера для отдыхающих, и кабинеты врачей.

Основной метод лечения — климатология. Высокогорный воздух и солнце на берегу солёного Иссык-Куля. Вода в нём по составу соответствует морской, но меньшей концентрации. Температура воды не поднимается выше 18 градусов. Так что купаться в нём не всем удовольствие. Зато высокогорный загар ложится быстро и очень сильно. Но и сходит также быстро.

Возвратившись из отпуска, доложил вновь назначенному начальнику штаба дивизии капитану 1 ранга Воловику Фёдору Степановичу перспективы экипажа. Октябрь—ноябрь 1968 года — командир, то есть я, на сборах за 3-й курс ВМА, с 1 апреля по конец июня 1969 года окончание Академии. Прошу спланировать отработку экипажа так, чтобы к апрелю 1969 года выйти хотя бы во вторую линию. Начальство выслушало, покивало головой, пообещав, что командующий флотилией, если потребуется, перенесёт мои занятия на следующий год, и отправило экипаж в февралемарте в отпуск.

Немного отвлекусь от служебных тем. Для встречи Нового 1969 года командование флотилии организовало офицерский бал в Доме офицеров флотилии. На бал были приглашены командиры кораблей и офицеры штабов дивизий и флотилии с жёнами. Я всегда считал такие мероприятия очень полезными с точки зрения сплочения офицерского коллектива части, соединения и объединения.

Новогодний бал удался на славу. Мы с Римулей тоже приняли в нем участие. Я уже говорил, что любил и умел танцевать. И вот в разгар веселья командующий флотилией вдруг громогласно объявил: «Евдокименко, если ты так и стрелять будешь, как танцуешь, то тебе цены не будет!»

Я, конечно, слегка смутился, а потом подумал: «А чем чёрт не шутит? Может, и вправду повезёт на моих первых торпедных стрельбах на АПЛ?»

Как в воду глядел Анатолий Иванович, получились у меня первые торпедные атаки очень неплохими.

Ну а теперь можно вернуться к повседневной служебной деятельности. В общем, на все сборы и выпускные экзамены, конечно, прибывал вовремя. Никто моих занятий не переносил, так как права на это имел только министр обороны. А когда вернулась из похода «К-38» и ей необходимо было привести в порядок подшипники циркуляционных насосов 1-го контура реакторов, оказалось, что сместить её экипаж некому. Вот и пришлось командованию дивизии вводить во 2-ю линию 289-й экипаж без командира. Как отработали и сдали первую задачу, мне ещё понятно. Но как вторую отработали и приняли — для меня загадка. Во всяком случае, когда я в начале июля прибыл в Северодвинск на сдаточную базу Адмиралтейского завода (располагалась на о. Ягры на территории СРЗ «Звёздочка»), наш экипаж «держал» «К-38» и числился во 2-й линии.

7.4. ОБУЧЕНИЕ НА ЗАОЧНОМ ОТДЕЛЕНИИ ВМА ИМ. А. Н. КРЫЛОВА

Как я уже говорил, поступил я в ВМА им. А. Н. Крылова в 1965 году. Срок обучения в академии составлял два года на очном отделении. А на заочном — на год больше. По традиции,

занятия открывались обзорной лекцией начальника Академии адмирала Пантелеева Юрия Александровича. Лекция нам понравилась, чувствовалось, что читает её действительно профессор. Да и сам начальник Академии вызывал у нас симпатии. Спокойный, уравновешенный, хорошо поставивший научную деятельность во вверенном ему учебном заведении. В самой Академии царствовал «дух учёных», много докторов и кандидатов военных морских наук. В конце каждого года наша заочная группа в числе двенадцати человек приезжала на установочные сборы.

Я два первых сбора служил в Ленинграде, так что ездить никуда не надо было. Но с 1967 года и я вошёл в число «иностранцев». В 1967 году начальником Академии был назначен адмирал Орёл Александр Евстафьевич, до этого командовавший Балтийским флотом. Сначала «академическая общественность» недоумевала, в чём причина замены.

В конце года на очередной отчетно-выборной партконференции Академии всё разъяснилось.

Обычно такое мероприятие проходило всегда спокойно, не вызывая больших эмоций. Но на этот раз спокойствие было нарушено.

Произошёл большой скандал.

В своем выступлении А. Е. Орёл буквально обрушился на начальника кафедры тактики подводных лодок контр-адмирала Хияйнена Льва Петровича. Подводники его хорошо знали. Он активно занимался тактикой действий лодок в тактических группах, что было достаточно новаторским для того времени.

Разговоров на эту тему было много, но конкретных разработок на научной основе не велось. И вот он взялся за эту тему. Одно из основных обвинений — на кафедре слабо поставлена научная работа, мало кандидатов и докторов наук. А сам начальник кафедры до сих пор не защитил докторской диссертации. Но Л. П. Хияйнен, оказывается, хорошо подготовился, и сдаваться не собирался.

В своём выступлении он обвинил А. Е. Орла в полном несоответствии его обвинений с действительным состоянием дел на возглавляемой им кафедре. С цифрами в руках показал, что кандидатов и докторов наук у них больше, чем на других кафедрах. А защита его докторской диссертации задерживается самим начальником Академии. Она у него лежит уже больше двух меся-

цев, хотя по положению о защите диссертаций он должен был дать заключение не позже месяца со дня поступления к нему на рассмотрение.

Но он не может дать его ещё и по причине некомпетентности. Ведь он недавно назначен на должность. До этого с военно-морской наукой прямых контактов не имел.

И далее в том же духе.

Зал онемел. До этого о подобных ситуациях, да ещё на отчетно-выборной конференции, в стенах этого заведения никто даже не слыхивал! На защиту начальника Академии бросился ЧВС ВМФ адмирал В. М. Гришанов. Заявивший в духе того, что мы не отдадим на растерзание нашего замечательного адмирала. Скандал замяли, но слухи о нём быстро распространились по всем флотам. А мы, заочники, были прямыми свидетелями происшествия.

Как впоследствии нам объяснили компетентные органы, всё загорелось из-за письма контр-адмирала Л. Хияйнена в ЦК КПСС, в котором он обвинял руководство ВМФ в строительстве большого количества атомных лодок 675-го проекта, подтверждая своими расчётами их чрезвычайно низкую боевую устойчивость.

На флоте вопрос низкой боевой устойчивости лодок 675-го проекта был хорошо известен, но все помалкивали — начальству виднее, как и что.

Но вот нашёлся возмутитель спокойствия и «вынес сор из избы».

В ЦК заинтересовались этим вопросом и привлекли к проверке данных Л. Хияйнена Сибирское отделение Академии наук (г. Новосибирск), которая полностью подтвердила его расчёты.

Завертелось дело. Была создана специальная комиссия по расследованию создавшейся ситуации. О работе комиссии мне рассказывал брат жены Феликс Хорин. Их «К-74» 675 проекта из-за поломки турбины на госиспытаниях задержалась на судостроительном заводе в Северодвинске. Комиссия и пригласила командира лодки Женю Курдасова на беседу, чтобы узнать его мнение по этому вопросу.

Женя, человек, тёртый жизнью, войдя в кабинет на беседу, увидел сидящего в уголке комбрига. Тот тщательно записывал все вопросы и ответы и тут же выходил на некоторое время из кабинета. Жене сразу стала понятна ситуация, и он отвечал увёрливо, говорил, что корабль очень хороший и все им довольны.

Чем все дело закончилось, мне неизвестно. Да к тому же, пока суть да дело, почти вся серия была уже построена, а несколько единиц на ТОФе были быстренько переоборудованы под торпедные лодки.

Для слушателей же Академии новое назначение обернулось ужесточением строевой подготовки. И запретом всем офицерам в звании ниже капитана 1 ранга входить в академию через парадный вход. А в 1969 году и на них распространился этот запрет.

Но я к тому времени уже закончил обучение.

В 1968 году сроки обучения в ВМА увеличили с двух до трех лет. А нам, заочникам, до четырёх лет. Поэтому на заключительные сборы и госэкзамены нашей группе пришлось приезжать в 1969 году. Старые друзья очного отделения, с которыми я поступал в Академию, выпустились в 1968 году. Но и среди очников выпуска 1969 года у меня были близкие друзья. В частности, капитан 2 ранга Рональд, а попросту Рэм, Анохин, с которым знакомы были ещё по губе Долгой Западной. В своё время он из катерника переквалифицировался в замполита лодки 613 проекта. Дослужился до командира подводной лодки, попал в ВМА и теперь закачивает её вместе со мной.

У моей старшей дочери обнаружили признаки бронхиальной астмы, и жена в конце мая увезла детей на лечение в Крым, в Симеиз.

Я остался один.

А у Рэма неприятности в семье, и он попросился пожить у меня. Я с радостью согласился.

В это же время его двоюродный брат Эдуард, попросту Эд, подполковник, будущий командир артиллерийского полка, был направлен на учёбу в артиллерийскую Академию. Вот мы втрём и стали жить-поживать, да академические дипломы добывать.

До этого Эд был командиром ракетного дивизиона. Участвовал с ним в Чехословацких событиях. Много интересного рассказывал, как всё было.

События на Даманском показали необходимость иметь в армии хорошую артиллерию. Были восстановлены артиллерийские полки в дивизиях. Вот его перед назначением и послали на учёбу, восстановить навыки артиллериста. Я думаю, что очень своевременно спохватилось армейское командование. Да и у нас на флоте не всё было в порядке в этом вопросе.

Однокашнику Рэма В. Ваганову предложили защищать диплом с темой «Бой лёгкого крейсера типа «Свердлов» с аналогичным крейсером ВМС США».

Когда стал работать по этой теме, то оказалось, что таблицы артиллерийских стрельб утеряны, надо их рассчитывать заново. А это адский труд.

Эд все удивлялся. Как это полковник, то есть я, так запросто обращается с младшими по званию. А для нас была дикостью сама постановка этого вопроса.

Как бы то ни было, а выпускные экзамены мы сдали неплохо. В нашей заочной группе из десяти человек восемь, в том числе и я, получили дипломы с отличием. Нас даже в пример ставили перед очниками.

Рэм получил назначение командиром на атомную ракетную подводную лодку 667А проекта. Счастлив был невероятно. Служба у него сложилась удачно — командир дивизии ракетных АПЛ, начальник штаба флотилии, контр-адмирал. Всё путем. Ну а мне о назначении беспокоиться не надо.

Я сразу же в Северодвинск, где, как я уже говорил выше, мой 289-й экипаж «держал» «К-38».

7.5. ПРИЁМ «К-69». НАЧАЛО ПЛАВАНИЯ

В сентябре прибыл из отпуска экипаж «К-38», принял у нас корабль, а мы на ПБ-82 двинулись в Западную Лицу. По пути подбирали лесоматериал, выброшенный морем на южное побережье Кольского полуострова. Пришли в дивизию, а в её составе уже четыре лодки нашего проекта: «К-38» (капитан 1 ранга Чернов Е. Д.), «К-69» (капитан 1 ранга Кетов Р. А.), «К-147» (капитан 1 ранга Сидельников В. А.), «К-53» (капитан 1 ранга Михайлов В. Г.).

На флотилии и дивизии кадровые перемены. Вице-адмирал А. И. Сорокин переведён в Москву на должность председателя постоянной комиссии Государственной приемки кораблей ВМФ.

Командующим нашей флотилией назначен контр-адмирал В. С. Шаповалов, начальником штаба флотилии — контр-адмирал



«К-69» на переходе морем

Михайловский А. П. Командиром нашей 3-й ДиПЛ стал Ф. И. Воловик. На должность НШ дивизии пришел мой однокашник и хороший товарищ капитан 1 ранга Егоров Геннадий Васильевич, с которым мы жили в Полярном в одной квартире. Капитан 1 ранга Е. Н. Гринчик перевёлся в Ленинград. Заместителем командира нашей дивизии назначен командир «К-69» Р. А. Кетов. Ещё в начале года командиром соседней 11-й дивизии был назначен капитан 1 ранга В. Н. Поникаровский, вместо ушедшего на ТОФ В. П. Маслова. А теперь вместо Васи Дудина, ушедшего в штаб СФ, НШ 11-й ДиПЛ назначен капитан 1 ранга Голосов Рудольф Александрович. Командиром 7-й ДиПЛ, вместо ушедшего в Ленинград контр-адмирала Н. С. Соколова, бывшего комбрига 297-й бригады, того самого «серого волка», что ходил с нами под лёд в 1963 году, был назначен Валя Каравашкин. Так что почти все командиры лодок — товарищи по Обнинску — теперь стали большими начальниками, чему я лично был несказанно рад.

«К-69» только что вернулась из похода на БС. Вот её нам и предложили принять, провести межпоходовый ремонт и отработать полный курс задач БП. Но межпоходовый ремонт нам предстоял необычный, а ещё и противоаварийный. Оказывается, при возвращении в базу на подходе к Фареро-Исландскому рубежу лодка на глубине около ста метров столкнулась, как докладывал

её командир Рюрик Кетов, с «китом». Причём никаких стуков или скрежета не было, просто лодку немного качнуло на нос, и всё.

А когда всплыли при подходе к базе, обнаружили на носу вмятину, как от мяча диаметром 6—8 метров. Но вмятина была не простая. Защитное покрытие типа «Медуза» имело глубокие продольные разрывы или царапины.

Кстати, надо отметить такой факт. Наша головная лодка «К-38» была принята вообще без противогидроакустического покрытия. Начиная с «К-69», стали использовать покрытие типа «Медуза».

И только в 1970 году, если мне не изменяет память, начиная с «К-323» (пятый корпус), лодки 671-го проекта получили покрытие рупорной резиной.

Ликвидацию вмятины на «К-69» производили заводские рабочие, межпоходовый ремонт выполнялся силами 289-го экипажа. Описывать ход ремонта, сдачу задачи № 1 нет смысла — там всё стандартно и обычно. А вот при выходе на отработку задачи № 2 и с началом плавания имелись интересные моменты.

Ввод ГЭУ и подготовка лодки к выходу в море прошли без замечаний, за исключением «пустячка» — никак не запускался испаритель, или, как его называли матросы, «самовар».

Командир БЧ-5 капитан 3 ранга Лев Здесенко и командир дивизиона движения капитан 3 ранга Петя Быковский заверили меня, что испаритель исправен. Они его обязательно запустят. Можно спокойно идти в море. Хорошо знал Льва Здесенко ещё с «С-348» как грамотнейшего инженер-механика подводной лодки. Теперь он уже командир БЧ-5, и я надеялся и верил, что с ним я забот по линии его боевой части иметь не буду. Да и Петя Быковский был грамотным механиком. Вышли в море, проходят сутки — испаритель не вводится.

Пришлось идти в базу. Нашли на берегу «хозяина» испарителя из экипажа «К-69». Тот пришел с деревянным молоточком, постукал в двух местах — испаритель заработал. Специалист моего экипажа вник во всё, и в дальнейшем никаких проблем с получением бидистиллата мы не знали.

Но урок мы запомнили — в дальнейшем при приёме нашим экипажем любой лодки дивизии уточнялись в деталях все особенности запуска и эксплуатации любого механизма или агрегата.

Вышли в море, отработываем элементы задачи № 2 в полигоне Мотовского залива. Вдруг доклад из пятого отсека: «В отсек поступает забортная вода!»

Глубина — 100 метров, срочно всплываем; на запрос из отсека жалобная просьба: «Нельзя ли побыстрее?»

И ход, и дифферент на корму были резко увеличены, и через полторы-две минуты мы уже на поверхности. Хорошо, что полигон чист, а ведь могло быть и хуже. Выяснилось, что на трубопроводе забортной воды холодильной машины была установлена пробка диаметром 1,5—2 сантиметра с цинковым протектором. В процессе эксплуатации протектор был съеден, и далее морская вода стала разъедать саму пробку.

А когда на пробке остался только один виток резьбы, на глубине 100 метров давлением в 10 кг/кв. см этот «остаточек» вышибло, и вода стала поступать в отсек. Причём, при таком давлении и небольшом диаметре отверстия вода со страшным свистом и рёвом попадала в среду с нормальным давлением, немедленно превращаясь в пар. В итоге в отсеке стоял туман и непонятный рёв.

Так как отверстие было невелико, и мы быстро всплыли, воды в отсек попало немного.

В надводном положении место поступления воды быстро обнаружили, вставили нужную пробку и, в общем, отделались лёгким испугом.

Но вывод сделали, и при первом же прибытии в базу тщательно проверили всю протекторную защиту, заодно досконально изучив места и особенности установки протекторов.

7.6. «ТУРМАЛИН»

В декабре 1969 года, после сдачи задачи № 2, экипажу было поручено провести испытания аппаратуры «Турмалин» по решению ею второй задачи: «Борьба с последствиями заклинки кормовых горизонтальных рулей».

На испытания с нами пошел заместитель Главного конструктора АПЛ проекта 671 Г. Н. Чернышева Л. А. Самаркин. Для проведения испытаний был выбран район с глубинами более 200 м.

Начали испытания с отработки действий личного состава экипажа лодки при заклинке больших горизонтальных рулей. Когда убедились, что все действия совершаются без ошибок, приступили к самим испытаниям.

В соответствии с имеющимися инструкциями, «Турмалин» отключается, развивается необходимая скорость. Затем большие горизонтальные рули переключаются на погружение. А при достижении дифферента на нос пять градусов включается «Турмалин» — далее фиксируются все этапы его работы и положение лодки по глубине и дифференту с фиксацией времени.

Глубина погружения выбиралась 40—50 м, из расчёта иметь под килём не менее 200 м. Начали со скорости хода 6 узлов.

Всё шло нормально: как только включался «Турмалин», он немедленно забирал на себя управление горизонтальными рулями, переключая средние и малые кормовые горизонтальные рули полностью на всплытие, осуществлял управление турбиной, автоматически давая реверс. Лодка, как правило, быстро приводилась в горизонтальное положение; даже не всегда успеваешь заметить, как всё уже в норме. Только необычно чувствовать себя как бы непричастным к событиям, когда автомат забирает на себя всё управление, — даже поёживаешься внутренне.

И вот наступил решающий момент — испытания на скорости 18—20 узлов. Разогнались, рули «заклинили». Дифферент почти мгновенно достиг 5 градусов на нос.

Включаем «Турмалин».

Дальнейшее запомнилось, видимо, на всю жизнь — рёв «Турмалина», боцман и рулевые «отключаются», лодка набирает дифферент и несётся вниз — реверс турбины, кажется, даже не помогает, а ты уже ни на что не можешь повлиять — всё в чужих руках автоматики. Мелькает мысль: «А если уткнемся в грунт?»

Дифферент достиг 15—18 градусов и начал отходить. Вроде величина небольшая, а всё летит вниз — за что ухватиться? Стук, звон, где-то что-то незакреплённое движется само по себе. Затем лодка выравнивается, и всё стало на свои места.

Описываешь это и видишь, что все произошло в считанные минуты, а тогда казалось, что время остановилось или летит невероятно. В итоге, мы провалились на 100—120 метров и «клюнули носом», как я уже говорил выше, до 18 градусов.

Вспоминая этот случай, я все думал: ведь в тактико-техническом задании на лодку было сказано, что все механизмы рассчитаны на работу при дифференте до 25 градусов, и для достижения минимального времени изменения глубины рекомендуется маневрировать с дифферентом 25 градусов. А тут при восемнадцати не знаешь, как удержаться. А что будет, если действительно начнёшь применять дифференты до 25 градусов?

Дальше перешли на испытания заклинки больших кормовых горизонтальных рулей при включённом «Турмалине» и убедились, что с автоматом не поспоришь. Как только переложить рули на погружение или всплытие на полный размах, лодка по инерции ещё не успевает начать наклон на нос или корму, как «Турмалин» перехватывает управление и пресекает все в корне.

Так мы убедились, что подводники получили прекрасное средство борьбы с заклинкой горизонтальных рулей, и с чистой совестью подписали акт с положительной оценкой.

Далее, как известно, «Турмалин» был принят на вооружение, и мне, по крайней мере, не известен ни один факт аварийной ситуации на АПЛ, связанный с заклинкой горизонтальных рулей.

7.7. ТОРПЕДНАЯ АТАКА. «БАШНЯ»

К концу 1969 года сменился и флагмех дивизии. Им стал инженер-капитан 1 ранга Котяш Анатолий Гаврилович. В состав дивизии вошла уже пятая по счёту лодка 671 проекта — «К-306», которой командовал капитан 1 ранга Пирожков Рэмир Александрович.

После новогодних праздников 289-й экипаж на «К-69» приступил к отработке задачи № 3, то есть, занялся отработкой своей основной задачи — торпедной стрельбы.

В море со мной выходил капитан 1 ранга Кетов, а руководил упражнениями комдив, находясь на надводных кораблях.

Что мне запомнилось?

Первое упражнение (как тогда называлось, в соответствии с курсом торпедной подготовки ПЛ, ТС-2) — атака прямоидущего одиночного надводного корабля. Целью был назначен ТНТ флоти-



Перешвартовка АПЛ 671-го проекта

лии. Хотя я имел неплохую торпедную подготовку ещё с 25-й бригады, но там ведь атаки выполнялись с дистанции не более 60 кабельтов при скорости хода лодки не более 10 узлов. А здесь я получил практически неограниченный радиус обнаружения — до 200 каб. и более, что вдвое и более превышало дальности хода моих практических торпед, скорость хода лодки — до 35 узлов. Что ещё надо командиру?

Но всё-таки это первая моя атака на АПЛ. Конечно, я волновался; к счастью, торпедная атака прошла успешно, что придало мне больше уверенности.

Для обеспечения стрельбы нам выделили два новейших БПК — «Адмирал Зозуля» и «Вице-адмирал Дрозд». Собственно, обеспечение было взаимным. Уже к концу первых суток акустики экипажа чётко определяли по шумам винтов, где «Дрозд», а где «Зозуля».

Но январь и хорошая погода — вещи весьма несовместимые. Все положенные «пузыри» выполнены, а практические торпеды в аппаратах: погодные условия не гарантировали, что торпеды будут найдены и подняты.

Из этого периода запомнился эпизод: для каких-то переговоров потребовалось зайти на рейд Могильный, стать на якорь и прибыть на БПК «Адмирал Зозуля» к командиру дивизии ракетных кораблей контр-адмиралу Куделькину Ярославу Максимовичу. «Адмирал Зозуля», «Вице-адмирал Дрозд» и мы стали на



Подводные лодки 3-й дивизии у причала

якорь. А «К-43» под командованием капитана 1 ранга А. И. Кочегарова легла в дрейф.

У лодок 670-го проекта неудачной была конструкция якоря — этакий «якорь-чушка» на тросе. Как шутили ребята — разового пользования. Опустить эту «чужку» на дно, там она и останется, так как вернуть её на лодку трос не считает нужным — сворачивается в кольца, забивает лебёдку — и всё. Так они и пребывали в свободном плавании, благо погода позволяла.

В итоге, пробыли мы в море отведённое время, моторесурс, выделенный кораблям обеспечения, был «выбит», и через две недели, так и не выполнив торпедные стрельбы, понутив голову, возвращаемся в базу.

Но не таков был наш комдив Фёдор Степанович Воловик, чтобы молча сдаться.

Входит «К-69» с моим экипажем на борту в губу Западная Лица, а с поста НИС на о. Кувшин семафор «Возвратиться в полигон №..., приготовиться выполнять торпедные стрельбы!»

Прямо в узкости разворачиваемся и во весь опор несёмся к цели (правда, «весь опор» всего-то 11,5 узлов, как-никак, надводное положение, да и маневрирование вблизи своих берегов).

По пути следования вижу: дрейфуют наши БПК. Фёдор Степанович с борта в мегафон, как всегда, очень эмоционально обрисовал ситуацию выбивания обеспечения через оперативного дежурного флота и даёт указание выполнить упражнения ТС-3,

ТС-4 и ТС-5 подряд, без перерывов, так как все пузырьные атаки уже выполнены, и надо стрелять практически торпедами.

На борту у меня три практические торпеды 53-56В с максимальной дальностью хода 8000 м. Вспомнил Ленинград, тренировки ГКП на «Кача-Керчь» в 1966 году и реплику преподавателя: «Довольно, командир. Цель в районе Бологого, а у тебя торпеды на 20 км». И тут было что-то похожее.

Первая атака ТС-3: разошлись с целью на 180—200 каб. Получаю команду на выполнение стрельбы и вперёд!

Да не тут-то было — заело аварийную захлопку правого борта в 5-м отсеке, воздух из соответствующей цистерны не желает выходить. Плетёмся в полуподводном положении, а время-то уходит! Кое-как справились с этой захлопкой и срочно вниз.

Цель-то вот она, на подходе.

Определил ЭДЦ, даю 20 узлов и с дистанции 30 каб — «Пли!»

Торпеда пошла по назначению. Через какой-то промежуток всплываю. Комдив командует: «Торпеду нашли, давай на исходную!»

И так — все три атаки подряд. В итоге, наибольшее время занимало возвращение в исходную позицию — 1,5—2 часа и более. А сама атака — в пределах 15 минут. ТС-4 выполнил с предельной дистанции 42 каб. Конечно, рисковал, но всё получилось.

Поздно вечером, в 20.00—21.00 пошли домой; все торпеды подняты, ошибки в определении элементов движения целей — в пределах нормы. По приходе в базу комдив очень возбуждённо рассказывал, как он пробивал полигон, как шло выполнение боевых упражнений. Первая выпущенная мной торпеда прошла рядом с кормой. Комдив говорит, что надводники спрашивали: а почему оценка положительная, ведь торпеда прошла по корме? А Воловик отвечает, что лодка стреляла якобы самонаводящейся торпедой; если бы это была САЭТ-60 — сидела бы у вас в винтах.

При второй атаке всё накрыл снежный заряд. Но, к счастью, сработал КСП, и «Вице-адмирал Дрозд» доложил (хотя основной целью был БПК «Адмирал Зозуля»): «Вижу КСП, к вам идёт торпеда».

Гидроакустик «Адмирала Зозули» по целеуказанию с «Вице-адмирала Дрозда» докладывает: «Слышу торпеду справа ... градусов».

Затем: «Торпеда под нами».

И в это время заряд проходит, и торпеда продувается где-то в 1—1,5 каб от «Зозули».

Третья торпеда также прошла, но теперь уже не под «транспортом» «Адмирал Зозуля», а под «авианосцем» «Адмирал Зозуля».

В итоге, все довольны, особенно Фёдор Степанович Воловик, так как заместитель командира дивизии ракетных кораблей по политической части по трансляции объявил: «Вот так стреляют наши подводники!»

И я доволен — лично убедился в великолепных возможностях нашей лодки 671-го проекта. На каждую атаку, начинавшуюся с дистанции 180—200 каб, затрачивал не более 15 минут, но для этого и скорость давал 20—25 узлов. Разве это было возможно на старых лодках?

Выполнение двух торпедных стрельб по подводным лодкам (ТС-6 и ТС-7) также принесло большое удовлетворение. Стрельбы выполнялись в полигонах у п-ова Рыбачий. Цель — АПЛ 675-го проекта. Расходились на 120 каб.

Погружаемся на глубину 60 метров, начинаем поиск. Почти сразу же видим цель, ведем её на автоматическом сопровождении. А далее — как в тире. Наибольшее затруднение — поиск торпеды. Он занимал львиную долю времени.

Итак, всё!

Все положенные задачи отработаны и сданы, все стрельбы выполнены — экипаж в первой линии!

В феврале проводилось флотское учение (шифр «Башня»). Наш экипаж на «К-69» — участник учения.

На первом этапе наша задача — действие на противолодочном рубеже: не допустить прорыва сил «противника», при обнаружении — атаковать. Прорывающиеся — лодки 670-го проекта 11-й дивизии нашей флотилии. На втором этапе наша задача — прорыв через противолодочный рубеж «противника», на котором задействованы и КПУГ, и ДЭПЛ.

Заняли позицию, начали поиск и через некоторое время обнаружили лодку 670 проекта на дистанции 60—70 каб.

Вышел в атаку, обошёл «противника» на приличной дистанции и продолжал слежение за целью с кормовых курсовых углов, периодически имитируя выход в торпедную атаку. Так и довёл его до границы своей позиции.

Командир той лодки капитан 1 ранга Аркаша Копейкин, мой хороший товарищ ещё по училищу. Я его потом спрашивал, «видел» ли он меня? От ответа Аркадий предпочитал уклоняться.

Начался второй этап учения. Действующий в море КПУГ я, конечно, обошёл, тем более, что, имея многократное превышение в дальности обнаружения при работающих гидролокаторах КПУГа, это было несложно.

А вот с дизельными лодками 641-го проекта пришлось попотеть, но и здесь удалось их обнаружить и условно атаковать.

К сожалению, на разборе учения не присутствовал (по какой причине, в памяти не сохранилось), поэтому подтвердить окончательную обстановку, особенно с ДЭПЛ, не могу.

Но раз не ругали и по итогам учения не наказали — значит, всё в порядке.

Правда, и не очень хвалили, так как 11-я ДиПЛ принадлежит нашей флотилии, и поэтому мой успех означает «неуд» соседней дивизии, а командованию флотилии это ни к чему.

7.8. СТОЛКНОВЕНИЕ

Теперь перехожу к одному из тяжелых этапов в моей службе и действиях «К-69». Отработку задач боевой подготовки экипаж закончил, но два элемента — погружение на рабочую глубину и замер помех работе ГАК «Рубин» (так называемое «снятие гребёнки») — остались невыполненными. И я всё надоедал командованию с так называемым «контрольным выходом», где намеревался закрыть эти «недоработки».

Наивный человек, я только через четыре года, попав в штаб флота на должность заместителя начальника управления БП штаба СФ, узнал, что любой выход лодки в море неминуемо обвешивается всяческими задачами по обеспечению различных сил флота, и уже в последнюю очередь ей планировалось выполнение своих задач.

Но это выяснилось позже, а сейчас приближалось столетие со дня рождения В. И. Ленина и начало манёвров «Океан». И я, на свою голову, все-таки выклянчил себе этот «контрольный выход» на пару суток.

К этому времени ушел на повышение мой старпом капитан 2 ранга Юрий Кормилицын. Для его замены я давно готовил своего помощника командира.

Но в решительный момент мой помощник отказался занять место старпома, соблазнившись (как я потом узнал, под давлением своей жены) возможностью попасть на учёбу в Ленинград, нарушив все наши предварительные договоренности.

Памятуя о судьбе моего штурмана на «С-348» В.Шейна, предупреждал его, что потом будет жалеть о своем опрометчивом отказе.

Но он упёрся.

И я оказался в глупейшем положении перед своим комдивом. Он ведь перед назначением Ю.Кормилицына спрашивал меня, решён ли вопрос с заменой, на что я отвечал утвердительно.

А теперь такой конфуз! Пришлось, с низко опущенной головой, идти с повинной к своему начальнику. Я помнил, что в таких ситуациях всегда уместен вопрос: «Ты когда был дураком? Когда первый раз докладывал или сейчас, когда второй раз докладываешь?»

Теперь пришлось принимать на должность старпома человека, мне незнакомого. Им оказался помощник командира «К-69» капитан 3 ранга Варламов. Ну, думаю, Рюрик, лучший друг, меня не подведет.

В море мой экипаж вышел под моим командованием, «нянек» и старших начальников на борту не было — всё же экипаж 1-й линии. Правда, старпом-то у меня новый, к самостоятельному управлению кораблем не допущенный. Но я думал, что выход — всего на сутки-полтора (а для выполнения указанных выше элементов мне и полсуток хватит), а значит, выдержу я это время.

Но не тут-то было: меня сразу — на обеспечение одного мероприятия, второго, третьего. А это, как-никак, напряжение — и в то же время покидать ЦП не могу; подремлешь полчаса в закутке у штурмана — и вперёд. И всё закончилось на вторые сутки.

Я обеспечивал отработку каких-то задач лодки 675 проекта 11-й ДиПЛ, на борту которой находился заместитель командира этой дивизии капитан 1 ранга В.А.Хвоц, мой однокашник. По ходу дела (полигон севернее полуострова Рыбачий, где выполнял стрельбы по лодке) мне было предписано бегать со скоростью 18 узлов на глубине 60 метров, что я добросовестно и выполнил.

Закончили упражнение где-то к вечеру, во всяком случае, солнце ещё не зашло, садилось в воду. Всплываю на перископную глубину, море — зеркало, солнечные блики как-то вдоль наблюдаются. И вдруг я смотрю — магниевый маркер на воде горит, недалеко — второй; поднимаю линзу перископа вверх — вижу: надо мной «нарезает» круги норвежский патрульный самолёт «Орион».

Понял, что пока я на скорости 18 узлов гонял на глубине 60 метров, за мной на поверхности следовали прекрасные «усы», и при штилевой погоде «Орион» их, конечно, обнаружил и следил за происходящим.

Что делать?

Всплывать?

Нет, думаю, пса тебе, а не всплытие.

И погрузиться нельзя — надо донести на берег об окончании работы, да и партнёр мой рядом — как бы не поцеловаться.

Перископ-то ты видишь, а что за лодка, не знаешь. А «Орион» надо мной и так, и этак вертится — а я не всплываю, и всё!

Донёс ОД об окончании работы и получаю приказание: «Следовать в базу, маршрут такой-то, всплыть в 04.00 14 марта в точке Ш... Д...»

Вот тебе и на! А как же мои элементы? Для чего же я выходил в море? Что-то тут не так, раз срочно надо возвращаться.

Так оно и оказалось. Но об этом ниже.

Донёс о начале перехода — «и пошли они, низко опустив голову...». Но тут я замечаю, что на пути имеется район с глубинами около 300 м. Вот здесь, решаю я, и проведу глубоководное погружение, а заодно и сниму «гребёнку». Вызвал штурмана, механика и начальника РТС, объяснил обстановку, поставил задачу — и вперёд.

Всё у нас получилось. Только для замера помех ГАК пришлось, хотя и кратковременно, развивать скорость до 24 узлов (чего в штабе СФ не предусматривалось).

Закончили мы все эти мероприятия где-то около 01.30—01.45. Я уже двое суток на ногах; в 04.00 (точнее, в 03.30) всплытие и переход в базу в надводном положении: пересечение входа в Кольский залив, тёмное время суток.

Надо хоть немного отдохнуть. Глубина — 60 м, ход 14 узлов. Приказываю старпому: часок посплю, разбудить ровно в 03.00. Тому всё понятно.

Где-то около 02.00 я провалился в сон, как в яму. Проснулся сам, на часах 02.50. Но что-то беспокоит — пошёл в ЦП.

Старпом чего-то мечется, но докладывает: всё нормально, обстановка спокойная.

По карте, у акустика цели есть, но вроде близких нет. Точка всплытия внутри территориальных вод. Начинаем подготовку к всплытию.

Ход уменьшили до 6 узлов, глубину — до 40 м, задраиваем нижний рубочный люк, радисты готовятся к передаче донесения о всплытии. Время — 03.15, через 15 минут надо быть наверху и передать донесение. Осталось одно — осмотреть кормовые курсовые углы.

«Право на борт!» — ложимся на курс 270 градусов — доклад: «Цель справа 90!».

У меня как-то автоматически вырвалось: «Лево на борт!» Лодка покатила влево, и в это время — удар, грохот, корпус лодки содрогнулся несколько раз, всё заняло минуту—две — и тишина.

Что это?

Немая сцена, как в «Ревизоре».

Лодка идёт равномерно, прямолинейно — ни скорость, ни курс, ни глубина не изменились. Первая мысль: неисправны глубиномеры, и мы столкнулись с чем-то надводным. Но по команде: «Аварийная тревога! Осмотреться в отсеках!» последовали чёткие доклады: «В отсеках осмотрелись, замечаний нет!».

И везде, где есть глубиномеры, — глубина 40 метров.

Может, какой-то полузатопленный понтон?

Маловероятно.

Но время 03.25 — пора доносить о всплытии. А что же с лодкой? До конца не ясно. Появился первый показатель, что что-то не так — из трубопровода осушения рубки забила струя воды. Краник закрыли, и всё. Всплывем на глубину 15 метров — перископ не поднимается. Всё ясно, начинаю осознавать происшедшее.

Надо выйти на палубу и осмотреть лёгкий корпус. Всплыли, продули главный балласт. Через прочную рубку это сделать не получается — скорее всего, она полностью заполнена водой. Но через аварийный люк первого отсека сразу не выйдешь: надо спускать воду из выгородки или, говоря спецазыком, «осушить легководлазную ванну», что занимало минимум полчаса. За это

время я донёс на берег о всплытии, а по получении квитанции — о столкновении на глубине 40 метров с неопределённым объектом.

Вот это, второе, донесение подняло вал запросов со стороны штаба флота. Мне было приказано оставаться на месте до подхода АПЛ проекта 667А.

Считали возможной получение большой невязки в моем месте, и, значит, столкновение со своей же лодкой. Через полчаса я через люк 1-го отсека вышел на палубу, благо погода была спокойной.

Хотя ночь и темнота, но то, что я увидел и почувствовал при этом, сразу и описать трудно. Половина (передняя) ограждения рубки свёрнута и боком висит над левым бортом, боевая рубка торчит пеньком. Верхний рубочный люк сдвинут влево — вот почему рубка заполнилась водой. Щель была такая, что после осушения рубки мне через неё передали микрофончик «Каштана», и я, сидя на сверкающем латунию люке, через него управлял лодкой. Через пару часов подошёл «бомбовоз» (как я про себя называл наши РПК СН). Уточнили наше место. Невязка места — примерно 1—1,5 каб. Значит, не наша лодка была.

Что столкнулись с подводной лодкой, стало понятно сразу же, как только я подошёл к повреждённому ограждению рубки: прекрасно видно, как под углом 130—150 градусов какое-то огромное «тело» диаметром не менее десяти метров прокатилось с правого на левый борт, повредив головку перископа, сдвинув верхний рубочный люк, а заодно и «повесив» всю носовую часть ограждения рубки над левым бортом. Причём, что удивительно, работали все электросети — горели ходовые огни (левый, вися горизонтально над поверхностью моря, и топовый, который светил над ним), работал штатный микрофон «Каштана» на мостике.

Когда рассвело, обнаружилась зелёная краска обшивки корпуса на наборе ограждения рубки. Одна деталь привлекла моё внимание: штурвал открытия верхнего рубочного был сорван, а вот штырь, на котором он сидел — длиной около 15—20 см, диаметром 3—5 см, — был согнут под прямым углом и наполовину стесан, похоже, что он сработал, как бронебойный снаряд. Учитывая, что лодки противника однокорпусные, я подумал, что ему, пожалуй, досталось посерьёзней, чем мне, — ведь я ему этим штырем всё брюхо пропорол, а лёгкое ограждение рубки из АМГ сработало,

как законечник бронебойного снаряда. В дальнейшем мои подозрения подтвердились, но об этом ниже.

То, что мы столкнулись с лодкой, я знал ещё до выхода на верхнюю палубу своей лодки. В ожидании подхода «уточнителя места», я начал разбираться, что же происходило на ГКП до моего прихода. В ходе проверки журнала гидроакустика наткнулся на запись (по времени примерно за 15 минут до моего прихода): «Слева 90 шум винтов подводной лодки!»

Начал допытывать вахтенного гидроакустика. Оказывается, «цель», как говорится, «вылезла» из-за кормы, дошла до нашего курсового 90 градусов и затем опять ушла в корму. Вся эта процедура заняла 2—3 минуты.

Спрашиваю: «Доложили кому-нибудь?» — да, вахтенному офицеру. Тот доложил старпому, и на этом дело закончилось.

Приступаю к старпому: «Доклад получал?»

Ответ: «Кажется, да». — «Почему не доложил мне сразу же?» — «Забыл».

Вот те на! Начерта нужен такой старпом?!

А ведь его порекомендовал мой хороший товарищ и друг Рюрик Александрович Кетов, у которого Варламов был помощником командира. И я считал, что уж из рук Рюрика я могу получить только качественный «товар» (то есть, грамотного, хорошо подготовленного офицера).

Я потом спрашивал Кетова: «Как же так, как ты мог его мне предложить?»

Он лишь смущенно пожимал плечами. А недавно мне позвонил капитан 1 ранга Виталий Кизим, бывший в то время командиром БЧ-5 на «К-69». Кстати, интересовался деталями именно того столкновения и уточнял, кто был старпомом. Я говорю: «Ваш выдвигенец Варламов». В ответ: «Этот недалёкий и не совсем грамотный помощник?» Я ему: «Виталик, мы ведь были старыми друзьями, как же вы могли так обойтись со мной?» Но он ответил: «То была не моя инициатива, это вы, строевики, разбирайтесь».

Теперь это все эмоции. Вывод один: пришёл к тебе новый офицер — разберись сам, нельзя в таких вопросах безоговорочно, как это ни прискорбно, верить даже близким друзьям.

Прояснив всю обстановку, я пришёл к следующим выводам. Норвежский «Орион» донёс о моем обнаружении своему командо-

ванию. Ориентируясь на этот доклад, наговцы (скорее всего, американцы), начали наводить на меня свою АПЛ. А я облегчил ей поиск тем, что развивал скорость до 24 узлов.

В итоге, я был обнаружен, командир АПЛ пристроился с кормы для слежения, а когда мы сбросили скорость с 14 до 6 узлов, контакт был потерян. Он бросился меня догонять — вот и вылез с левого борта. Когда же мы перешли на глубину 40 метров, на которой находился и противник, да ещё оказался прямо по корме у меня, опять контакт потерял и вперёд, в погоню. А мы в это время осматривали обстановку на кормовых курсовых углах. В итоге произошло то, что произошло, хотя ни мне, ни ему это было не нужно.

Далее происходило следующее. Двинулись мы домой, в Западную Лицу, но, так как более двух часов мы потеряли в ожидании «уточнителя», подходы к Кольскому заливу проходили в светлое время суток. Движение в этом районе довольно интенсивное, и многие мореплаватели могли наблюдать прелюбопытнейшую картину: идёт черная АПЛ в белом буруне, над левым бортом висит нечто невообразимое ярко-красного цвета (вся внутренняя часть ограждения окрашена свинцовым суриком) и на каком-то пеньке в центре этого развала сидит человек с маленьким микрофончиком в руке.

Так, по крайней мере, мне описывали свои впечатления те, кто встречал меня в Западной Лице.

Ошвартовались; на пирсе меня ждёт автомашина — с корабля на бал, пред грозные очи ГК ВМФ адмирала флота Советского Союза С. Г. Горшкова.

Пока шли морем, ехали, стояли в ожидании, я продумал свой доклад, составил небольшие тезисы. С этой бумажкой вхожу в конференц-зал штаба 1-й ФЛПЛ СФ и сразу же на трибуну. Передо мной весь «синклит» ВМФ: Главком и его окружение, Командующий СФ адмирал С. М. Лобов, командование и штабы флотилии и дивизий и многие командиры лодок. Зал набит битком, у всех суровое выражение лиц. Чувствуется в зале высокая напряжённость.

Докладывал я громко, без волнения. Когда закончил, Главком уточнил, когда задраили нижний рубочный люк, и дал указание: отныне всем подводным лодкам в подводном положении держать нижний рубочный люк в задраенном положении. Потом, подумав

немного, произнес: «А может быть, командир в этом случае не виноват? А наши инструкции виноваты?»

На всю жизнь запомнил я реакцию зала: все вдруг задвигались, закивали головами — да, да, надо пересмотреть инструкции. Обстановка резко разрядилась. Не знаю, что тут сыграло главную роль, — то ли мой доклад (что маловероятно), то ли приближение начала учения «Океан», то ли приближение празднования 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Но все поняли, что гроза миновала, репрессий не будет. Командование немедленно направилось посмотреть в натуре всю картину. Меня посадили в машину ГК ВМФ, как какого-то именинника. После осмотра Главком и говорит: «А мы-то ему ничего не сделали».

Я осмелился возразить, указав на люк и стесанный стальной штырь. Он ничего не сказал. На том официальная часть закончилась.

Дальнейший ход событий интересен не только с фактической, но и с психологической точки зрения. Меня ведь, в итоге, никак не наказали — нонсенс для тех и, впрочем, нынешних времен. Тогда первый заместитель Командующего СФ вице-адмирал А. И. Петелин выдвинул своё предложение: мало ли как в дальнейшем повернутся события. Давайте мы сами своим флотским приказом примем меры. Тогда уж ГШ ВМФ не сможет вмешаться. А наши наказания мы сами, когда надо, и снимем.

Идея была принята.

Командующий флотом издал строгий приказ, которым мне объявлялось предупреждение о неполном служебном соответствии и остальным сёстрам по сержам.

А уж во флотилии и дивизии звонкой трелью разлились остальные предупреждения и выговоры. На том все вроде бы и должно успокоиться.

Но не тут-то было.

Жизнь и флотская служба не устают преподносить нам всевозможные сюрпризы.

Ещё до моего столкновения, где-то не то 7-го, не то 9-го марта лодка 651 проекта под командованием капитана 1 ранга Игоря Склинина аварийно всплыла с глубины 100 м из-за поступления забортной воды в отсек. Что-то вроде того, что случилось с нами, как я описывал выше.

Но это дизельная лодка, а не атомная. У неё нет такого запаса скорости, поэтому они аварийно продулись и, к несчастью, попали под удар не вовремя проходившего здесь рыболовного траулера. Хотя особой вины командира лодки и не было — но всё же столкновение произошло.

Затем наше, 14 марта.

И в заключение, где-то в 20-х числах марта АПЛ 658 проекта при возвращении в базу, в надводном положении столкнулась на входе в Кольский залив с выходящим рыболовным траулером.

День был морозный, море парило и, хотя они обнаружили этот РТ на дистанции 120—110 каб, всё-таки столкнулись.

И это переполнило чашу терпения ГШ ВМФ. Накануне учения «Океан» и юбилейных торжеств 22 апреля — одно столкновение за другим.

Всё!

На «ковёр», то есть на Военный совет ВМФ, вызвали всех виновников. Раз Военный совет ВМФ, то наш флот тоже не промах — решили провести Военный совет СФ. Вроде как бы генеральная репетиция перед Военным Советом ВМФ для нас получилась.

Помню, прибыл я где-то около 08.00 к ГШ ВМФ, а он работает с 09.00 и бюро пропусков — тоже. День был солнечный, конец марта. Минут за двадцать до начала оформления встречаю капитана 1 ранга Лазарева Георгия Васильевича, командовавшего в то время 14-й ДиПЛ в Балаклаве. (В дальнейшем, уже в адмиральском звании, он был начальником Управления кадров ВМФ).

Он меня знал ещё с 1952—1953 годов, когда командовал гвардейской «С-56» на 162-й БрПЛ в Полярном и в 1953 году взял приз ГК ВМФ по торпедной стрельбе.

Выслушав мои сетования, Георгий Васильевич меня успокоил: «Не волнуйся, не ты будешь главным «героем» дня. Раз ГК ВМФ не наказал, никто тебя пальцем не тронет».

Сидим мы в конференц-зале ГШ ВМФ на Большом Козловском переулке. Главком находится с визитом в Алжире. Военный Совет вёл его заместитель адмирал флота В. А. Касатонов. В президиуме сидят адмирал В. М. Гришанов, начальник РТУ ВМФ контр-адмирал В. Н. Романенко и другие (всех не помню).

Сначала выступил вице-адмирал А. И. Петелин, за ним — контр-адмирал В. С. Шаповалов, затем наступила моя очередь.

Имея за плечами школу Военных советов флотилии и флота, я отшлифовал свой доклад и говорил без бумажки. В. А. Касатонов всё время улыбался и согласно кивал головой, а вот В. М. Гришанов и В. Н. Романенко постоянно чего-то от меня добивались, так или иначе спрашивая: а всё же, почему произошло столкновение?

Как в фильме «Парень из нашего города»: «Газ?» — «Полный!» — «Скорость?» — «Четвёртая?» — «Так почему же танк провалился?»

Как они ни бились, я, как и Крючков, не признался, что механик-водитель не прочистил карбюратор, он забился, и двигатель заглох.

Наконец, меня отпустили с миром. Настала очередь «ракетоносцев». Сначала выступил командир 18-й ДиПЛ контр-адмирал Н. С. Борисеев. Затем вышел на трибуну заместитель командира дивизии капитан 1 ранга Володя Лебедько. И последним — командир ракетносца капитан 2 ранга В. А. Шабанов.

Всё происходящее напоминало мне главу из книги «Закон Паркинсона» — «Высокая политика, или точка исчезновения интереса», где описывалось заседание комиссии парламента по бюджету. Там билль о выделении 10 миллионов фунтов стерлингов на строительство атомного реактора обсуждался менее часа, а вопрос о выделении нескольких фунтов на приобретение кофе для благотворительного собрания — весь день, и, в результате, заседание перенесли на следующий день.

Почему?

Потому что подробные сведения о реакторе были у одного члена комиссии, два члена что-то о нём слышали, а остальные понятия не имели, что это такое.

По крайней мере, так представляет дело С. Н. Паркинсон.

Так и на Военном совете ВМФ о плавании в подводном положении в деталях знал только В. А. Касатонов, бывший подводник; некоторые члены совета, в частности, В. Н. Романенко, В. М. Гришанов, кое в чём разбирались, а многие видели лодку только на берегу, в базе.

Когда же началось обсуждение «чашечки кофе», то, как повествует Паркинсон, многие члены комиссии опасались, не сочтут ли их молчание за признак пассивности, некомпетентности, и, вторых, в чём, в чём, а в кофе каждый считал себя специалистом.

Думаю, на Военном совете происходили нечто подобное — и по части активности, и по части маневрирования. Если в подводной сфере ещё есть неясности, то уж в вопросах управления надводными кораблями каждый считал себя специалистом. И начался, как я про себя подумал, «бой быков» — вопросы сыпались как из рога изобилия.

Положение Володи Лебедько было не из лёгких, но отбивался он, как мог, и грамотно парировал многие каверзные вопросы.

Выступление же командира лодки повергло в шок членов Военного Совета и в не меньшей мере удивило даже меня.

Суть выступления: экипаж такой-то, сформирован тогда-то, вышел в море на ПЛ тогда-то, при возвращении в базу столкнулся с рыболовным траулером, в чём и признаю себя виновным. Сначала — минутная мёртвая пауза, а затем началось «избиение младенцев», вернее, «избиение младенца». Выступили все члены Военного совета, заклеив все и вся. Вернувшись домой, я узнал, что В. А. Шабанова и В. Г. Лебедько сняли с должностей.

Но умные и грамотные офицеры нужны были везде и всегда, а поэтому контр-адмирал В. Г. Лебедько в дальнейшем стал начальником ОУ штаба СФ и всегда пользовался заслуженным уважением и авторитетом.

Вернёмся к кораблю или, как говорят, к «железу». С возвращением в базу лодку сразу же разгрузили, и уже 19 марта мы были в заводе № 10 в губе Пала.

Завод-строитель пообещал доставить туда готовое ограждение рубки. По их информации, установка его в заводских условиях занимала три месяца и стоило энную сумму.

Но завод брался установить ограждение и провести все восстановительно-ремонтные работы к 21 апреля, за день до 100-летия со дня рождения вождя революции.

И он-таки эту задачу выполнил.

Рабочим пообещали аккордную оплату труда: если они окончат работы в срок, вся бригада получает всю сумму, которая тратится в заводе в течение запланированных трёх месяцев. Если не окончат — получают совсем немного. А деньги были по тем временам большущие. И вот я впервые наблюдал (наверное, больше и не увижу) работу по-коммунистически — в три смены, без выходных и перекуров, со строгим контролем не только со стороны началь-

ников, но и самих рабочих. В итоге, 21 апреля 289-й экипаж привёл «К-69» полностью исправной в Западную Лицу.

Так что же произошло на самом деле? С кем мы все-таки столкнулись?

Разговоров было много; начальство склонялось к тому, что это была английская ДЭПЛ, — мол, только у них используется такая краска для покрытия подводной части корпуса.

Правду я узнал в июне 1970 года, когда на флотилию прибыли с визитом директор Адмиралтейского завода Виктор Николаевич Дубровский и районный инженер, который курировал завод, — капитан 1 ранга Гарри Львович Небесов.

Они были на дружеской ноге с командованием флотилии и с Женей Черновым, как командиром головной лодки 671-го проекта. А заодно и я их хорошо знал, и с Гарри Львовичем мы были хорошими друзьями.

Они приехали радостные и с гордостью рассказывали, что столкнувшаяся с нами американская АПЛ была тяжело повреждена и еле-еле дошла до базы Холи-Лох в Англии. Лодка никак не могла полностью всплыть — у неё был пропорот весь левый бок. Затем её никак не могли поставить в док — повреждения корпуса не позволяли. Наконец, недавно поставили, но до сих пор не закончили ремонтных работ, хотя уже затрачено 1,5 млн. долларов. А наша лодка с 22 апреля в строю, стоимость ремонта менее 1 млн. руб. Мол, знай наших судостроителей. Правда, при столкновении с американской стороны не обошлось без жертв — один человек погиб.

И ещё: в процессе дальнейшей службы и работы я встретился в ЦНИИ «Курс» с капитаном 1 ранга Г. Дремлюгой, бывшим в 1970 году помощником военно-морского атташе в Англии. Он подтвердил, что в марте-апреле 1970 г. они получили достоверные данные о столкновении американской АПЛ с нашей, совпадающие с изложенным В. Дубровским и Г. Небесовым.

В 1990-х годах начальник пресс-центра ВМФ Александр Веледеев и некоторые офицеры ВМФ задались идеей организовать встречи командиров наших и американских подводных лодок, имевших столкновения. За эту идею активно ухватились ведущие телекомпании США. Как рассказывал мне А. Веледеев, нашли командира столкнувшейся со мной АПЛ; он даже проследил, считал, что мы погибли, но ему показали мою фотографию:

мол, жив твой противник и даже контр-адмирал. Но встретиться он категорически отказался — за разглашение сведений о подводном столкновении ему грозили лишением воинского звания, пенсии и отдачей под суд. Встреча не состоялась, хотя я, со своей стороны, был не против.

Только в феврале 2010 года я нашёл в сети интернет такое сообщение: «По данным прессы, 14 марта 1970 года советская АПЛ, обгоняя в Баренцевом море АПЛ «Sturgeon» ВМС США, повредила ей рубку, сдвинув две металлические плиты». Вот так всё перевернуто с ног на голову.

Но зато я, наконец, узнал, с кем мы столкнулись.

7.9. УЧЕНИЯ

Как только мы прибыли с завода, экипаж немедленно отправили в отпуск.

По возвращении сразу принялись «К-53» и приступили к выполнению различных задач и вводных. О наиболее характерных и хочу рассказать.

Летом 1970 г. на флоте проходило учение по проводке конвоя (КОН) и борьбе на коммуникациях «противника». КОН обозначали несколько (три или четыре, точно не помню) вспомогательных судов флота (танкер и транспорты).

«К-53» была поставлена задача: атаковать конвой и выдавать по нему целеуказания для организации ударов других сил. Обнаружили мы КОН далеко, миль за 20—25. Сблизился с ним, атаковал с дистанции 50 или 40 каб. — благо, условные торпеды имели дальности хода не менее 18 км и самонаведение по кильватерному следу.

Затем отошёл и донёс данные атаки, координаты и ЭДЦ судов КОН.

После этого подошёл с кормы к одному из концевых кораблей охранения, пристроился на его курсовых углах 180—170 градусов в дистанции не более пяти кабельтовых и следовал его курсом и скоростью, периодически отходя для выдачи целеуказания.

Учение проходило более суток, поэтому часов через 15 непрерывного слежения я решил немного передохнуть, доверив старпому удерживать заданную позицию. Но через час по просьбе старпома дремоту пришлось прервать.

— В чем дело?

— Товарищ командир, все цели пропали, горизонт чист!

Действительно, на экране ГАК наблюдалась полная тишина. Понятно, залезли под корабль. Сбавили ход — через минуту экран ожил, весь конвой на экране. Всё дело в том, что стоит лодке занять позицию непосредственно под каким-либо кораблём или судном, она оказывается как бы внутри акустического «колокола», который полностью изолирует гидроакустику лодки от поступления какой-либо информации. Ход сбавишь — цель уходит вперёд, выходишь из-под этого специфического гидроакустического зонтика, и вся обстановка восстанавливается.

Я об этом знал, но, к сожалению, старпома не предупредил. Вот он и испугался немного. Но я знал об этом теоретически, а теперь испытал на практике, каково это — быть «изолированным», хотя и ненадолго.

Но и старпом опять «отличился». Ладно, не знал таких элементарных вещей, это для меня не «новость». Но какого рожна ты полез под корабль? Тебе же ясно было сказано — держать заданную позицию, используя наш «Брест». И здесь оказался неучем.

Как я выяснил на разборе учения, он умудрялся залезать не только под корабль, но и вылезать ему под нос, естественно, обнаруживая себя. За что мне и досталось при разборе.

Учение закончилось. Мы свою задачу выполнили. А успешно ли? Это зависит от разбора и анализа действий участников учения. Поэтому надо стремиться участвовать в этом анализе. Иначе можно незаслуженно «погореть».

Пример: ведет разбор и анализ действий кораблей охраны начальник 3-го отдела (надводных кораблей) управления БП штаба флота капитан 1 ранга В. Майоров: «Так, ЭМ такой-то в 11.45 обнаружил и атаковал подводную лодку, значит, «К-53» потоплена».

Я вмешиваюсь:

— Да я в 12.10 атаковал этот эсминец с дистанции 40 каб, как он мог меня обнаружить за час до этого, — я ведь был от него не ближе 20—25 км?

— Да? Ну, значит, был ложный контакт. Снимаем обвинение с «К-53».

А если бы я не присутствовал при этом и не вмешался? Значит, «К-53» уничтожена, задачу не выполнила. Два балла в итоге. И так — по многим вопросам. Вывод: хочешь получить заслуженную оценку — всеми силами добивайся своего участия в разборе по подготовке итогов учения (или участия своего представителя).

Теперь хочу рассказать ещё об одном учении, показав на его примере, как можно добиться хороших показателей при его проведении или же угробить хорошее начинание.

Где-то в середине августа приезжает к нам в дивизию командир 2-й дивизии противолодочных кораблей (ДиПЛК) капитан 1 ранга Волобуев Евгений Иванович с планом проведения задуманного им учения или упражнения на тему; «Поиск и слежение за АПЛ противника силами КПУГ во взаимодействии с противолодочной АПЛ».

В этом мероприятии была задействована «К-53» с 289-м экипажем.

Вот он и не поленился прибыть лично для инструктажа и выяснения всех вероятных особенностей наших действий. На это мы с ним затратили целый рабочий день, но зато предусмотрели все возможные ситуации. В частности, я просил выделить время на предварительное согласование в море гидроакустических комплексов «К-53» («Рубин») и БПК «Гремящего», на котором Волобуев будет находиться и руководить всеми нашими действиями.

Или, например, что делать, если «противник» скроется среди шумов кораблей КПУГ?

Договорились: в этом случае по моему сигналу все корабли КПУГ стопорят ход на минуту-другую, я цепляюсь за цель, и действуем дальше. Разработали систему связи, таблицу сигналов и многое другое.

Таким образом, когда мы встретились в полигоне БП, никаких задержек, неожиданностей, как и предвиделось, не было. Мы затратили пару часов на взаимное согласование работы гидроакустических комплексов, и в течение всего учения забот по линии связи не имели. Заняли исходные позиции: немного впереди «К-53», и позади неё — строй кораблей КПУГ во главе с «Гремящим».

Лодкой-целью была «К-137» — головная АПЛ 667А проекта со вторым экипажем под командованием капитана 1 ранга А. А. Шарова (кстати, мы хорошо знали друг друга).

И вот появляется цель. Обнаружил я её на дистанции 60—70 каб, немедленно передал данные на КП («Гремящий»), и вся наша «кавалькада», если можно так выразиться, тронулась в путь. Все детали этого действия нет смысла описывать, но, в общем, всё выглядело так. Когда «К-137» принималась «бежать» со скоростью более 15 узлов, на экране ГАК «Рубин» всё чернело (но автоматическое сопровождение цели, как ни странно, аппаратура вела), данные о её месте и ЭДЦ давал «Гремящий»; как только она успокаивалась — я выдавал данные на КП, а они держались на небольшом удалении, имитируя «поиск», и так далее.

Заодно, по рекомендации Ф. Воловика и В. Шаповалова, я опробовал возможность слежения станцией миноискания «Радиян»: сокращал дистанцию до 5 каб. — и вот она, голубушка, на экране. Не мина — миница; начинает циркуляцию в какую-либо сторону — это прекрасно видно на экране «Радияна». Часа полтора мы пользовались этим методом. По возвращении в базу доложил командованию возможности этого метода.

Поделился опытом со всеми командирами лодок дивизии. В дальнейшем это им пригодилось. В частности, Виктору Храмцову при слежении за ПЛАРБ в Средиземном море.

Интересен конец этого учения.

Часа за полтора до завершения мероприятия «К-137» нырнула под «Гремящий», я вслед за лодкой выхожу из-под него — вот она, голубушка, — весь строй двинулся за ней. Как потом рассказывал Евгений Иванович: смотрю, что-то наша лодка идет не туда, куда надо, выходит из района. Докладываю на КП флота: обнаружили иностранную ПЛ, ведем слежение.

А оттуда — чуть не матам: какая ещё иностранная? Прекратить немедленно! Я, — говорит, — команду командиру «К-53»: «Прекратить слежение!», а его за уши от противника не оттащишь.

Только когда окончилось время учения, мы прекратили работу. А я-то ведь ничего не знал — иностранная это лодка или нет, я считал: иду за «К-137». И лишь потом, в базе, Е. Волобуев уточнил мне эти детали, и то по секрету, ибо командованию флота «не улыбалось» обнаружение картины: идет наша «К-137», за ней

«К-53» и целый КПУГ, а за ними — «иностранец» пытается выяснить, чем это мы тут занимаемся.

Но на деле всё так и было — только финал был необычным, когда ему пришлось в течение полутора часов «рвать когти» от нашей армады. И если бы не приказ, мы б его хорошенько пого- няли.

Евгений Иванович был в восторге от проведённого учения и в дальнейшем вспоминал его с увлечением. Но эпизод с «иностран- кой» испортил картину, и на флоте старались не очень распро- страняться на эту тему.

Проходит полгода.

Контр-адмирал Е. И. Волобуев пошёл на повышение. Команди- ром 2-й ДиПЛК назначен её начальник штаба капитан 1 ранга Н. В. Лунёв. В начале 1971 года он решил (как мне потом говорили, ему предписали) провести подобное учение. И вновь участником определили «К-53». Но на этот раз никто к нам не приезжал. Прислали бумагу с заданием и подписью Н. В. Лунева и всё. Ни таблиц, ни времени на согласование комплексов. Ну и получился второй блин комом — вернее, ничего не получилось.

Пришёл я в точку встречи, как мне было предписано, и сразу же «в бой». Лодка-цель идёт, нужно выходить на контакт, а у нас никакой связи с КП КПУГ (на этот раз располагался на БПК «Кронштадт» проекта 1134).

На перископной глубине на УКВ связь есть, гидроакустиче- ской — нет. Комплексы не подстроены, предварительное согласо- вание не проведено. На этом всё и закончилось.

Более о проведении таких учений я не слышал. Вот так можно опорочить и загубить любое начинание.

Кстати, когда я (значительно позже) встретился с Саней Шауровым, он мне говорит: «А я и не знал, что за мной лодка сле- дит — был уверен, что это только надводные корабли; в том числе и наш «Радан» считал станцией надводного корабля».

Интересно для меня закончился учебный 1970 год. Как приня- то на флоте, в конце года на флотилии подводятся итоги боевой и политической подготовки.

Объявляются лучшие экипажи и их командиры по тем или иным видам упражнений, специальностей, лучшие специалисты и так далее. Ни я, ни члены нашего экипажа на какие-либо призы не рассчитывали, считаемся аварийщиками.

И вдруг в приказе командующего 1-й ФлПЛ, подводящем итоги прошедшего года, наш 289-й экипаж и его командир объявляется лучшим на флотилии по торпедным стрельбам.

Вот это фокус!

Специалисты штаба мне объяснили обстановку. Флагманский минёр флотилии капитан 1 ранга Н. Меринов на вопрос командующего флотилией, кого объявлять лучшим торпедным стрелком в 1970 году, твёрдо заявил: «Евдокименко!» Все возражения В. Шаповалова, что, мол, он же имел такую аварию, Н. Меринов отметал, заявляя, что он оценивает не аварийную подготовку, а умение грамотно стрелять торпедами. Если не Евдокименко, тогда никто.

И настоял-таки.

А знал он меня ещё с лейтенантской поры по г. Полярному. Так я, неожиданно для себя, стал лучшим торпедным стрелком флотилии по итогам 1970 года. Я вспомнил Новогодний бал 69-го года и пожалел, что нет А. И. Сорокина с его пожеланиями.

7.10. КАК ЗАГУБИТЬ ХОРОШУЮ ИДЕЮ

Хочу рассказать, как была загублена ещё одна идея, осуществление которой я до сих пор считаю полезной для подводного флота, а возможно, и для ВМФ. В середине 1970 года в состав дивизии вошла пятая АПЛ 671-го проекта — «К-323», под командованием капитана 1 ранга Семёнова Аркадия Ивановича. В декабре закончила госиспытания шестая — «К-370» под командованием капитана 3 ранга Иванова Виталия Павловича. Комдив контр-адмирал Ф. С. Воловик поручил мне обеспечить переход «К-370» из Северодвинска в Западную Лицу. Приказ начальника не обсуждается: «Есть!» — и вперёд.

Прихожу на лодку.

Меня встречает В. Иванов (он проходил стажировку с экипажем у нас на дивизии, поэтому мы были хорошо знакомы) и спрашивает: «Александр Маркович, когда сдавать Вам лодку?»

Отвечаю: «Прибыл сопроводить вас, а не корабль принимать».

Нет, говорит, Вы назначены командиром «К-370», а я — командиром 289-го экипажа. Подобным же образом переназначены старпом и замполит. В. Иванов достаёт своё удостоверение личности — действительно, там запись: дата и номер приказа ГК ВМФ с назначением его командиром 289-го экипажа.

Такие же приказы должны быть изданы Командующим СФ для всего офицерского состава и командующим 1-й ФлПЛ по рядовому и старшинскому составу.

В. Иванов продолжает: такой же приказ издан по «К-323», с одной стороны, и для экипажа капитана 1 ранга Василия Васильевича Анохина, с другой.

И тут мне стало всё понятно. Ещё в 1967—1968 гг. я высказывал идею, что очень неплохо было бы создать такую систему: лучший второй экипаж дивизии, вышедший в первую линию, назначается экипажем на очередную строящуюся лодку. Следует на завод-строитель за три месяца до её перехода на сдаточную базу Северодвинск. Принимает участие в её строительстве и, по прибытии в Северодвинск, — в заводских и госиспытаниях. Так как пред началом испытаний в бригаде строящихся кораблей у экипажа принимаются задачи № 1 и № 2, он не теряет свою линейность за время испытаний. И, уж, конечно, подготовленный и линейный экипаж примет лодку значительно качественнее, чем экипаж вновь сформированный, в состав которого входят моряки и с ДЭПЛ, и с АПЛ других проектов. После завершения госиспытаний и подписания приёмного акта лодка прибывает в базу, а дивизия и флотилия получают новенькую АПЛ с подготовленным перволинейным экипажем. Вновь сформированный экипаж, после обучения в 16-м УЦ ВМФ в г. Обнинске, прибывает в дивизию и проходит курс БП ПЛ, входит в 1-ю линию и, если становится лучшим, ему в дальнейшем доверят принять «новостройку», поменяв с вновь сформированным экипажем этой лодки.

Не знаю, то ли идея параллельно возникла у кого-то из ГШ ВМФ или командования ВМФ, то ли мои мысли и громкие высказывания, в том числе и при обучении в ВМА, получили развитие в инстанциях.

Но вот она, идея, воплощённая в жизнь.

Но почему же мы, экипажи, не в курсе дела, ничего не знаем? И лишь по прибытии в базу всё прояснилось. Командиру нашей дивизии контр-адмиралу Ф. С. Воловику такой порядок почему-то

пришёлся не по душе. Он сумел привлечь на свою сторону и командование флотилии. И они стеной встали против. Когда Главком издал свой приказ, они начали доказывать, что выполнять такой приказ невозможно — все экипажи задействованы и, послав их на завод принимать лодки, командование неизбежно снизит боеготовность дивизии.

Заявление голословное, не подтверждённое никакими расчётами.

В конце концов, как мне потом рассказывали очевидцы, адмирал флота Советского Союза С. Г. Горшков, обругав всех соответствующим образом, принял решение: хорошо, на завод не посылать, но по прибытии в базу немедленно передать лодки экипажам, в соответствии с приказом.

Вот когда я понял, почему мой экипаж так быстро «запрягли» в работу и нагружали как можно больше. Когда всё выяснилось, я стал требовать выполнения приказа ГК ВМФ.

Но не тут-то было.

На какие только ухищрения не пускались мои начальники. Дошло до того, что НШ дивизии, мой однокашник и хороший товарищ, предлагал мне подписать приёмный акт на «К-370», не сдавая «К-53», то есть, фактически лодки не принимая.

Я категорически отказался.

Каким уж образом они выкручивались перед вышестоящими инстанциями, я не знаю, но приказ так и не выполнили.

Свою лодку мы приняли, только когда экипаж В. П. Иванова сдал задачи БП и вошёл в линию, при этом изрядно пообломав, а в некоторых случаях даже покалечив материальную часть и разбазарив почти весь ЗИП.

Поэтому приём шёл очень туго и занял почти три недели. И всё равно довести дело до конца нам не удалось: мы так и не смогли заставить экипаж В. П. Иванова восполнить весь ЗИП и привести в исходный порядок все механизмы. Поджимали сроки выхода на БС, и нам пришлось самим, если можно так выразиться, приводить нашу «К-370» в себя. Так была на корню загублена неплохая идея и задумка

В план мероприятий по затягиванию передачи «К-370» вошли и моё направление на БС вторым командиром на «К-69» (командир капитан 2 ранга М. Соколов), и отправка экипажа в отпуск.

Хотя, с точки зрения моей личной подготовки, поход на «К-69» был просто прекрасной затеей.

Выход планировался в начале апреля. А 31 марта мне исполнилось сорок лет. Собрались гости. Среди них Женя Чернов с Кирой и Гена Егоров с Люсей.

Они ещё мне подарили настенные часы, которые до сих пор исправно служат, висят на стене и напоминая о былых днях и друзьях.

В процессе празднования Женя и Генка затащили меня в укромный уголок и стали уговаривать не торопиться с переводом в Академию.

Я удивился, откуда такие сведения?

Но спорить не стал и сказал, что подумаю хорошенько, прежде чем менять свою профессию на преподавательскую работу.

7.11. ПОХОД В СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ

В первых числах апреля «К-69» вышла на боевую службу в Средиземное море с задачей поиска и слежения за ПЛАРБ ВМС США. Старший на борту — НШ 3-й ДиПЛ капитан 1 ранга Г. В. Егоров.

В этом походе было несколько запоминающихся случаев. При переходе в Средиземное море, где-то на траверзе Лиссабона, акустик обнаружил шум винтов иностранной АПЛ примерно на курсовом 35—40 градусов правого борта. Объявив боевую тревогу, мы продолжали движение прежним курсом и скоростью, якобы не видя «противника». Обладая большим преимуществом в уровне шумности и дальности обнаружения над нашими лодками 1-го поколения, командиры американских, а может, и английских лодок немного подраспустились, позволяя себе многие вольности, недопустимые с точки зрения соблюдения мер скрытности.

Так случилось и на сей раз.

«Иностранец» (в дальнейшем буду называть его «цель») нагло, не маскируясь и не пытаясь обойти нас на приличном расстоянии, чтобы зайти в корму, проходит с правого борта. Но, когда он вышел на траверз, мы резко повернули вправо, и, пользуясь пре-

имуществом в радиусе циркуляции, тут же, как говорится, сели ему на хвост. В общем, так называемая «собачья свадьба» закончилась тем, что он на приличной скорости помчался на отрыв, а мы — за ним. В чистом океане у него было мало шансов оторваться: его скорость максимум 27 узлов, наша — 34. Но даже максимальную скорость он развивал — что-то на уровне 20 уз; мы давали 25—27 уз. При такой скорости наш ГАК ничего не видит и не слышит, хотя АСЦ держит. Мы называли этот манёвр «бег с ведром на голове» или «с головой в ведре». Поэтому периодически, минут через 15—20, мы сбавляли ход.

Где-то на 12—15 узлах контакт восстанавливался, пару минут на уточнение ЭДЦ — и опять «полный вперёд».

Так продолжалось около часа.

Он видит, что мы не отстаём, а в это время несколько транспортов шло поблизости — с правого борта. Он под них ныряет — а мы сбоку ждём на небольшом ходу. Долго он там не удержался — вылез, и всё продолжилось.

Ситуация осложнялась тем, что нам нужно было следовать на юг, а противник «рвал когти» курсом 10—15 градусов. Задача слежения за АПЛ на переходе перед нами не стояла, а наша подвижная точка ушла от нас миль на 60 на юг. Догонять её на больших скоростях длительное время не хотелось. Поэтому через два часа «гонок» мы её бросили, донесли об обнаружении и двинулись своим маршрутом. Думаю, командиру той АПЛ был дан хороший урок, — в следующий раз будет поосторожнее.

Второй эпизод произошёл в Средиземном море. Мы шли в назначенный нам район поиска после форсирования Тунисского залива в восточном направлении.

Вдруг акустик докладывает: «Работает ГАС справа 35 градусов».

Смотрим на карте — ничего там не должно быть, шума винтов нет, да и работает станция (если это она) странно: каждая посылка — через 5—6 сек., а то и более, частота не соответствует никаким справочникам. И так эти посылки мы слышали часа два — пока они не пропали на курсовом угле 140—150 градусов правого борта. По прокладке все пеленга сходились в одной точке — миль за 100 от нас, в чистом море. Что это было — неясно, возможно, разновидность квакеров. Если бы это была стационарная ГАС, то неминуемо последовала бы посылка в наш район маневренных сил поиска. Но ничего подобного не произошло.

Третий эпизод был также в Средиземном море. Окончив поиск в районах Адриатического моря, мы шли для занятия района в западной части Средиземного моря. В очередной сеанс связи получили информацию о начале учения 6-го флота ВМС США. Из Неаполя должен выйти для выполнения задач БП ударный авианосец CVA-59 «Forrestal».

Для обеспечения его безопасности из США прибыла группа во главе с противолодочным авианосцем CV-11 «Intrepid», и в её составе — десантный вертолётоносец LPN-12 «Inchon».

Было ясно, что эта, выражаясь нашими терминами, авианосная поисково-ударная группа закроет Гибралтарский пролив, а подходы с востока — корабельная поисково-ударная группа ВМС Великобритании, выходящая из базы Ла-Валетта с о. Мальта. Северные и северо-западные подходы прикроют группы кораблей, которые выйдут из баз Италии. Приняли к сведению.

Наша задача — ПЛАРБ, а не авианосцы. Подходим к Тунисскому проливу — вот те на! Английский КПУГ уже на месте, слышим работу их гидролокаторов. Один корабль почти по курсу. Что делать?

Решаем — идти на прорыв.

Глубина 200 м, ход 25 узлов — и вперёд. Через два часа перешли на нормальные 10 узлов, осмотрели кормовые курсовые — чисто. Что уж там думал англичанин — не знаю, но преследования за нами не было.

Форсировали Тунисский пролив, курс 270, ход 8 узлов, глубина 100 м.

В 04.00 доклад гидроакустика: «Прямо по носу работа гидролокатора на трёх частотах».

Так, значит, ещё какой-то КПУГ, но далеко, шума винтов не слышно. За полтора часа определили ЭДЦ — вероятно, группа трёхкорабельного состава. Обошли её на дистанции около 100 кабельтов, а когда вышли на её кормовые курсовые углы, решили посмотреть: что же это такое?

Время — 06.00, море — штиль. Солнце ещё не взошло, а на горизонте верхняя часть надстройки авианосца. Вот это да! Кто же это? Работает гидролокатор — значит, должен быть «Intrepid», но почему без охранения, и кто тогда закрывает Гибралтарский пролив? Неужели «Inchon»? Но десантные вертолётоносцы не имеют ГАС.

Пока рассматривали, рассуждали, авианосец вышел из зоны видимости. Решение — догнать, подойти поближе и уточнить обстановку. Выбираем глубину 200 м, скорость 18 узлов, чтобы не слишком шуметь, и бросаемся вдогонку. Где-то около 10.00 окончательно установили контакт, определили ЭДЦ и на дистанции 70—80 каб. осторожно подвсплываем под перископ. Море, как в «Сказке о рыбаке и рыбке», слегка потемнело, хотя яркое солнце, но волна балла 3—4, белые гребешки — в самый раз нам для скрытности. Да, авианосец, похоже, «Intrepid», виден с кормы, но кто рядом? Поворачиваем перископ на 90 градусов вправо — батюшки! На горизонте «Forrestal» во всём великолепии стоит, «развесив уши» — вокруг него суда снабжения, висят шланги, краны — заправляется. Полная идиллия — как в тире, выбирай, кого хочешь. Но в это время с палубы ближнего авианосца поднимаются два вертолёт типа «Sea-Stallion» — десантные, двухвинтовые. Значит, всё-таки десантный вертолётоносец «Inchon». Погружаемся, отскакиваем миль на тридцать, всплываем для донесения.

Пока доносим, наши осназовцы докладывают: «Переговоры между собой ведут „Forrestal“ и „Inchon“». Теперь ход учений ясен. Донесение на ЦКП — мы следуем спокойно в свой район.

7.12. ПЕРВАЯ БОЕВАЯ СЛУЖБА «К-370». ПАТРУЛИРОВАНИЕ С «К-249»

По приходе в базу комдив сообщил, что его заместитель капитан 1 ранга Р. А. Кетов направляется на учёбу в ВМА и предложил мне занять его место.

Я долго не думал — согласен.

И тут же вспомнил свое сорокалетие и беседу на нём с Генкой Егоровым, который тоже уходил на учёбу, но только в Академию Генерального штаба. Вместо него НШ дивизии назначается Женя Чернов. Это же замечательно!

В июле мы приняли «К-370» и начали готовиться к БС.

Куда идём? Как всегда, в Средиземное море (или, как мы сокращали для удобства, — СРМ). В ходе подготовки к БС на

выходах в море вдруг выяснились странные обстоятельства: дальности обнаружения лодок-целей значительно уменьшились.

Почему?

Экипаж и гидроакустики те же, что были ранее, район действий — тот же полигон, те же лодки-цели — АПЛ 675 проекта, а дальности упали до 30—40 каб. Значит, что-то не так с нашей «К-370». А чем она отличается от «К-69», «К-53», «К-147» и других?

Тем, что у неё покрытие не «Медуза», а рупорная резина, и какие-то были проведены модернизационные изменения в ГАК «Рубин». Неужели это причина? Что-то не верится.

Но время летит быстро, подходит срок выхода — 8 августа. Как положено, за 5—6 дней до выхода я прибыл в оперативное управление штаба флота на инструктаж.

Офицер-оператор капитан 2 ранга Леонид Лобачёв, беседой с которым начался мой инструктаж, с удивлением заявил: «Какое Средиземное море? Идёте в Северную Атлантику в составе тактической группы (ТГ) с РПК СН «К-249». Её командир — капитан 1 ранга Леонид Задорин.

Как сопровождение и плавание в группе?

А подготовка где? Сопряжение ГАК когда проводить? А связь и её организация?

Масса вопросов, но кто на них ответит?

Рассматриваю план, читаю боевое распоряжение — ещё больше удивляюсь и впадаю даже в некоторую растерянность.

Выходим 8 августа, и каждый двигается самостоятельно к точке встречи в юго-западной части Норвежского моря. После встречи идём в составе тактической группы в район боевого патрулирования «К-249» где-то в Саргассовом море.

Патрулируем совместно в течение месяца. Первые, я уже не помню точно, 8 или 10 суток — в составе ТГ, затем я отхожу в другой район и выполняю оперативное прикрытие в течение такого же срока. После чего снова встречаемся и действуем в составе ТГ. И так троекратно. Затем «К-249» остаётся в районе, а я следую в точку встречи с «К-415» под командованием капитана 1 ранга А. Д. Джавахашвили, и в составе ТГ сопровождаю его домой. Кроме того, после прохода Фареро-Исландского рубежа в течение двух суток проводится учение по слежению «К-370» за «К-249», причём, на вторые сутки «К-249» разрешается проводить маневрирование по уклонению от слежения.

С «К-415» также двое суток подобного учения до подхода к Фареро-Исландскому рубежу. Разделение полосы движения по глубинам: лодка охранения «К-370» — 150 м и ниже, охраняемые «К-249» и «К-415» — 100 м и выше. Полоса движения — 40 миль. Моя задача — при обнаружении противолодочных сил обеспечить отрыв РПК СН, не допустив её обнаружения.

Вот такая «простенькая» задачка.

Согласно плану, первые двое суток после выхода из базы «К-249», в целях маскировки, идёт под БПК «Адмирал Исаков» 1134А проекта, идущим в Средиземное море. Поэтому половину дня Лёня Задорин провел на инструктаже с командиром БПК. Главная задача инструктажа: обеспечение безопасности совместного плавания.

А с командирами лодок, которым предстояло выполнять совместную боевую задачу в течение полутора месяца, оставили на совместную работу меньше одного часа.

Но что толку возмущаться?

Надо самим искать решение всех проблем. Ладно, ГАК «Рубин» и «Керчь» вроде не должны преподнести каких-либо неожиданностей. Главный вопрос: связь — подводная гидроакустическая. Самая простая — открытый разговор: он — «Первый», я — «Второй»; но это же, как говорится, «курам на смех» — о какой скрытности может идти речь?

Зато есть кодовая связь.

Но для её использования нужно иметь заранее закодированные команды и сообщения, которых нет и в помине. Выход предложил флагманский специалист РТС 3-й ФлПЛ: «Давайте набросаем перечень необходимых команд и сообщений, а потом будем решать, как их передавать». Проанализировав все ситуации, возможные в ходе совместного плавания, мы составили таблицу, включавшую что-то около 30 сигналов. Далее отработали порядок и организацию связи в ТГ.

При инструктаже у начальника ОУ штаба СФ контр-адмирала Д. И. Шинделя я стал задавать неудобные для начальства вопросы.

Первый: какую задачу мне выполнять при осуществлении этих учений по слежению — боевой подготовки или обеспечения безопасности РПК СН? Кто будет отвечать, если в ходе этих учений РПК СН будет обнаружена противником? Вразумительного ответа не получил.

Второй: так как во время нашего выхода флот НАТО проводил учения в Норвежском море, где действовали значительные силы вероятного противника, в том числе противолодочный авианосец «Intrepid», мы вынуждены следовать в точку встречи обходным маршрутом. Следовательно, прибывали в эту точку со значительным опозданием от ранее спланированного срока. А время занятия района патрулирования осталось прежним. Значит, форсирование Фареро-Исландского рубежа нам придется производить со средней (повторяю, средней) скоростью 12 узлов. Так как же быть со скрытностью?

Контр-адмирал Д. И. Шиндель помялся, помялся. А потом откровенно говорит: «Время занятия района планирует Генштаб, мы его менять не можем».

А потом: «Вы только сходите, никто вас не будет детально проверять и спрашивать».

Что делать? «Есть, выполняем!» Но про себя думаю: ещё как спрашивать за контрольные точки будут. С тем и отправились по своим базам.

Выход начался с препирательств командования флотилии и дивизии о необходимости послать со мной замкомдива 3-й ДиПЛ капитана 1 ранга Р. Кетова. Кому-то эта идея пришла в штабе флота уже перед самым выходом, хотя до этого всё было согласовано. Но это срывало все планы работы 3-й дивизии, в составе которой уже было 5 АПЛ 671 проекта и ещё 3 вторых экипажа. Кто же их будет готовить?

Самому Рюрику это тоже было не в жилу — опаздывал более чем на месяц на учёбу на Академические курсы. Кстати, вместо него к нам приходит после годичной учебы на этих же курсах бывший замкомдива 7-й ДиПЛ капитан 1 ранга Володя Панов, тоже мой однокашник.

Так что с моим назначением дело не вышло. Вопрос решался буквально на последних минутах, когда Рюрик с облегчением объявил: «Идешь один». Я тут же отдал швартовы и на радостях «слихачил» — после разворота кормы вправо перешёл на самый малый ход под турбиной. Лёгкий бурун за кормой — и мы плавно двинулись в свой первый боевой поход.

Через пост рейдовой службы на о. Кувшин донесли о погружении и начале движения по плану, погрузились и пошли. Всплыли только через 68 суток — такова была длительность похода.

Пришли в точку встречи в назначенное время и начали маневрирование согласно схеме встречи лодок в подводном положении. Приблизительно через полчаса появляется «К-249» — мы обрадовались, посылаем сигнал опознавания — в ответ молчок.

Вызываем кодовой связью, перешли на «подводный телефон»: «Первый, я второй, как слышите?» — молчок.

Но раз не уклоняется и обороты винтов соответствуют норме, — значит, «К-249». Так маневрировали более трёх часов; наша подвижная точка уже двинулась по маршруту, а мы всё ещё «встречаемся».

Наконец, ответ: «Второй, я первый, вышел из строя генератор высокого напряжения ГАК «Керчь», поэтому молчали. Сейчас всё в строю»

Я докладываю, что необходимо донести на берег о встрече и начале движения, поэтому, хотя и ложимся на курс перехода, но скорость прошу держать 6 узлов. Всплыл под перископ, донёс, получил квитанцию, и далее мы, догнав свою точку, начали совместное плавание. Все команды, сообщения и т. д., передаваемые телефоном, дублировал кодовой связью. И уже на вторые сутки мы перешли исключительно на кодовую связь.

В боевом распоряжении «К-370» ставилась задача: «Вести разведку подводной, надводной и воздушной обстановки». Для более успешного выполнения этой задачи на борт к нам прибыла группа ОСНАЗ из трёх человек — специалистов по радио- и радиотехнической разведке.

Поэтому при всплытии на сеансы связи и обнаружении работы РЛС силой менее полбалла я не спешил немедленно уклоняться, а примерно через одну минуту получал, как правило, доклад: «Работа РЛС гражданской авиации».

За все 68 суток похода лишь один раз, где-то южнее Фареро-Исландского рубежа, эти полбалла квалифицировались как работа РЛС самолёта патрульной авиации США «Orion» — немедленно уклонились, и никаких последствий от этого контакта не было. Я это говорю, чтобы было понятно дальнейшее.

Какие особенности выявились в походе? Баренцево и Норвежское моря, как я думал про себя, были «мёртвыми» морями: никаких помех, дальность слышимости и «К-249», и «К-415» — не менее 60 каб., поэтому более или менее свободно чувствуешь себя при плавании в группе. Иное дело — при выходе в Атлантику

южнее Фареро-Исландского рубежа. С самого утра накрывают биологические помехи. Каких только звуковых эффектов не наслышишься, да ещё при этом и дальность слышимости своих подопечных уменьшилась до 25—30 каб., что затрудняло и без того сложную задачу действий в группе.

Иногда, бывало, акустик докладывает: «Слышу шум работы турбины там-то».

Сунешь голову в рубку гидроакустика — точно, очень похоже, но настораживает синхронность маневрирования «турбины» с нашей лодкой. А вдруг это и в самом деле АПЛ?

Все сомнения разрешались посылкой импульса активного тракта ГАК на полную мощность. «Турбина» взрывается каким-то не то шумом, не то треском, затем разваливается на два—три куска и в итоге как бы рассыпается.

Что это такое — можно только гадать.

Так что океан до сих пор хранит много загадочного и таинственного. Но в то же время, это иногда объясняется довольно просто.

Так, однажды командир БЧ-5 попросил разрешения проверить чистоту правой циркуляционной трассы. Обстановка была спокойная, и я разрешил. При вскрытии обнаружилась масса мойвы. Прочистили — все пошло нормально. Вероятно, все биологические помехи — это излучения косяков всякой живности в океане.

С началом «учения по слежению» начались и неприятности.

У нас с Лёней Задориным была договорённость, что ночные вахты — наши, днём работают старпомы. Как правило, где-то около 08.00 идёшь отдыхать; в 15.00—16.00 выходишь на ГКП, старпом докладывает — контакта с «К-249» нет. Как так? Не знаю, говорит, она должна действовать согласно заданию так-то, а в итоге нарушения этого задания отклонилась — вот и нет контакта.

Примерно такой же диалог, как я потом узнаю, у Л. Задорина со своим старпомом.

Но это ещё цветочки; мы быстро восстанавливали порядок, и перерывы во взаимном контакте не превышали 1—2 часов. Но вот когда мы вошли в зону, где проходят авиатрассы гражданской авиации Европа-Америка и обратно, мне пришлось порядком понервничать. Это было самое тяжёлое время похода.

Всплываем на сеанс связи, приуроченный к полуночи, — доклад группы ОСНАЗ: «Работа авиационной РЛС силой полбалла».

Через полминуты доклад: «Самолёт гражданской авиации».

Ну, это не опасно, проводим сеанс, уточняем свое место по звёздам, системы «Logan A» и «Logan C» также используем на всю катушку. В среднем за сутки течением Гольфстрим сносило нас назад на 10 миль. Погружаемся, приходим в точку встречи — нашего партнёра нет.

В первый раз я сначала бросился вперёд — думаю, отстал, догону — нет никого; тогда пошёл навстречу, и через 10 миль — вот он, идёт. Обменялись опознавательными, координатами места и пошли дальше. Но не всегда все было так благополучно. Однажды я искал его больше суток и нашел в 20 милях сзади по маршруту.

19 или 20 августа на траверзе Азорских островов — доклад акустика: «Шум винтов АПЛ справа 10!»

Боевая тревога и передача сигнала на «К-249»: «Противник по пеленгу... в дистанции...» Этот сигнал был у нас в таблице.

А сами определяем ЭДЦ, готовимся к манёвру прикрытия. «К-249» продолжает движение прежним курсом. А с её командиром мы договорились, что как только я обнаружу какого-либо противника и доложу ему, он немедленно отворачивает, отрывается на повышенных скоростях, а я занимаюсь отвлечением противника на себя.

А тут что-то заело, что ли? Лёня потом мне говорил, что хотел сам обнаружить эту цель.

Зачем?

Во-первых, я был ближе к этой цели, а он на 25—30 каб. дальше. Во-вторых, ГАК «Рубин» довольно-таки значительно превосходит ГАК «Керчь» по дальности обнаружения. В итоге он всё же рванул в сторону, но только после моего третьего сигнала.

А всё моё внимание — на «врага».

Старшина команды гидроакустиков мичман В. Дурнев (опытнейший и грамотнейший специалист) докладывает: «Товарищ командир, да их тут целая эскадра!»

Действительно, цель раздваивается. И здесь я поддался искушению: не поверил, что здесь не одна единица. Дело в том, что ГАК «Рубин» имеет одну особенность: если ты приближаешься к

обнаруженной цели почти вплотную — сигнал на экране ГАК как бы раздваивается. Проходишь под или над целью, разворачиваешься — и она опять в едином сигнале.

Мне на сей раз показалось, что подныриваем под цель или проходим над ней, и она разделяется на эти самые пресловутые части. К сожалению, я глубоко заблуждался. Действительно, как потом оказалось, была не одна, а две атомные лодки. Как бы то ни было, разворачиваюсь — на экране две цели; правая, считаю, «К-249», а левая — противник. Надо прикрывать свою и оттащить на себя чужую.

Даю ход 25 узлов и минут 20 мчусь между ними. Затем сбавил ход до 6 узлов — левая цель, которую считал противником, исчезла. Правая — вот она, уходит на юго-запад, значит, «К-249».

Надо сказать, что описывая условия плавания нашей ТГ, я упустил одну существенную деталь.

Где-то через 1—2 суток после прохождения Фареро-Исландского рубежа на глубине, в среднем, 50 метров чётко просматривается мощный слой скачка во всём районе нашего перехода и в районе боевого патрулирования в Саргассовом море.

Обнаружилось это явление при всплываниях на сеансы связи.

Начинали манёвр на дистанциях 15—20 каб., отворачивали не точно на 90 градусов, а немного меньше, чтобы взаимный контакт не терялся сразу. И как только «К-249» подходила к глубине 50 метров — она исчезала с экрана ГАК; как только мы заходили в этот слой, у нас также полностью прекращалось поступление какой-либо информации на экран ГАК. С глубины 42—45 метров всё полностью восстанавливалось — вот она, «К-249» (затем «К-415»), вот они, всякие посторонние шумы типа биологических, если они в то время были.

Поэтому я считал, что лодка противника, обнаружив нашу грехошущую машину, выскочила на малые глубины погружения, и мы её не слышим. Я ещё минут двадцать продолжал маневрировать на рубеже, послав напоследок сигнал удалявшейся, как я думал, «К-249» сигнал: «Слежение за Вами отсутствует».

Всплыл под перископ — горизонт чист. Если бы это были какие-то надводные корабли, то за 30—40 минут они бы не успели уйти за дальность обнаружения «Альбатросом».

Донёс на КП флота об имевшемся контакте с неизвестной АПЛ и двинулся догонять своего «патрона».

Когда все волнения улеглись, и мы начали проводить анализ своих действий и графически восстанавливать схему маневрирования, то оказалось, что объектов противника было два. И это чётко просматривается при сопоставлении пеленгов, записанных по данным ГАК в журнале гидроакустиков. Нарисовалась довольно интересная картина. Я уже ясно понимал, что встретился с двумя АПЛ противника. Шли они в тактической группе или нет, однозначно сказать не могу.

Но всё оказалось ещё интереснее: когда по возвращении в базу я получил все данные с «К-249», то всё снова перевернулось.

Получалось так, что Л. Задорин более или менее быстро, но ушёл из района, и я в одиночку разбирался с двумя лодками противника, из которых одну посчитал за свою. Когда я на скорости двадцать узлов пронёсся между ними, один-таки, видимо, ушёл за слой скачка. А второй, которого я принимал за «К-249», пошёл на отрыв в южном направлении. Вот его-то я прикрывал и напоследок даже послал сигнал: «Слежение за Вами отсутствует». Так следовало из анализа записей в журнале гидроакустика.

В дальнейшем мы спокойно выполнили задачу патрулирования, район которого располагался на трассе движения самолётов гражданской авиации. В течение всего месяца патрулирования на каждом всплытии в одно и то же время фиксировалась работа их бортовых РЛС силой не более 0,5 балла, два раза в неделю — даже двух самолётов, летящих, видимо, встречными курсами. Никаких признаков действий противолодочных сил не обнаруживалось. Дважды «К-370» отходила на позицию оперативного прикрытия, а затем встречалась с «К-249» в подводном положении. После окончания совместной работы мы пошли на встречу с «К-415», послав последнее сообщение нашей «К-249»: «Счастливого плавания, слежение за Вами отсутствует».

Из особенностей плавания в районе Саргассова моря можно отметить следующее.

Море сплошь усеяно крупными водорослями различной звездообразной формы. В воде имеется примесь сероводорода, поэтому пить забортную воду (выпивал ежедневно стакан «забортной») я не мог. Но вода очень светлая. На глубине 200 м я в перископ видел свой носовой аварийный буй.

Так как практически никакой предварительной подготовки к совместному плаванию не проводилось, а постановка задачи «К-

370» ограничилась общими указаниями типа: «обеспечить скрытность и безопасность патрулирования РПК СН «К-249», — методы и способы обеспечения этой самой скрытности и безопасности мне пришлось придумывать самостоятельно. И самому проверять их на практике в ходе совместного плавания.

Прежде всего, необходимо было определить максимальные дальности обнаружения «К-249» комплексом «Рубин». Оказалось, что акустическое поле шумности «К-249» весьма своеобразно и вовсе не представляло собой ровную окружность, как это считается при оперативно-тактических расчётах. При средней дальности в 25 каб., на курсовых углах 120° обоих бортов она увеличивается до 30—35 каб., а на курсовых углах, близких к 0° — 10 и менее каб. На кормовых углах, близких к 180° , — до 5 каб. и менее.

И это потому, что разнос по глубинам у нас всё время был не менее 50 м.

А если бы мы оставались на одной глубине, то при сближении «лоб в лоб» могли бы и вовсе не обнаружить друг друга до столкновения, как это случилось при столкновении «К-69» с «китом» в 1969 году при её возвращении с БС.

Такая ситуация весьма вероятна при сближении на курсовых углах 180° , как это случилось 14 марта 1970 г. при столкновении «К-69» с АПЛ «Sturgeon». И в 1973 г. в море Альборан, когда «К-323» столкнулась с ПЛАРБ США.

Акустическое шумовое поле «К-415» несколько отличалось от «К-249». Максимум слышимости у неё располагался на траверзе, то есть на курсовом угле 90° обоих бортов.

Определив эти величины, я, зная, что «К-249» идёт с постоянной скоростью 6 узлов, решил маневрировать на скорости 8 узлов, так как у лодок 671-го проекта акустическое поле шумности и уровень помех своему ГАК на скоростях 6—8 узлов почти не отличаются.

Имея преимущество в 2 узла, я мог спокойно осуществлять охранение, следуя по некоторым схемам, которые я составлял для обследования водной акватории вокруг РПК СН, удаляясь от цели на время, не превышающее 1—1,5 часов, стараясь не выходить из зоны слышимости её ГАК «Керчь». И после завершения очередного цикла обследования по кодовой связи докладывал: «Слежение за Вами отсутствует», что являлось одновременно сигналом опознавания.

7.13. РАБОТА С «К-415»

Встреча с «К-415» во многом аналогична встрече с «К-249». Отличие в том, что «К-249» маневрировала в районе встречи до установления связи, а «К-415» шла через точку встречи. Мы должны были встретиться в точке и следовать далее совместно по заданному маршруту. Заняли заранее точку встречи.

В заданное время обнаружили «К-415». Но так как «К-415» была уже в море, когда нас инструктировали в штабе флота, то никаких таблиц связи она не имела. Вся связь шла в телефонном режиме открытым текстом. И так — две недели, до точки расставания в Баренцевом море на подходе к своим базам. Подходим, на сигнал опознавания ответа нет, но лодка не уклоняется — значит, наши. Однако мы, наученные горьким опытом с «К-249», занимаем позицию охранения и продолжаем долбить запросами нашего друга.

Часа через три партнёр откликнулся — и снова та же история: вышел из строя генератор высокого напряжения ГАК «Керчь». Далее переход проходил спокойно, за исключением трёх эпизодов.

Первый эпизод произошёл, когда мы проходили, примерно, широту Бискайского залива. На очередном сеансе связи получили сообщение, что из базы Холи-Лох в Норфолк для очередного ремонта вышла ПЛАРБ США. Ну, думаю, пусть себе идёт, она нам не помеха. Всё вышло несколько иначе.

Мы как раз выполняли этап учения по слежению. Занял позицию на курсовом угле цели 150 градусов левого борта в дистанции 12 каб. Периодически маневрирую для уточнения дистанции пассивным методом. Акустик докладывает: «Цель повернула влево».

Удивляюсь: что это с ним? Доклад акустика: «Получен ложный запрос опознавания», а затем: «К-415» идёт прежним курсом».

Всё понятно: «Боевая тревога!»

И я бросаюсь вдогонку за источником ложного запроса. Замерили дистанцию трактором ИД малой мощностью, получаю дистанцию 8 каб.

Пошёл за ним.

Он — бежать, скорость хода более 18 узлов.

Не даю уйти: уравнил скорости и, не стесняясь, использую тракт ИД, не давая дистанции увеличиться свыше 12 кабельтовых. Наш курс перехода был 20, супостат рвёт когти курсом 270, мы за ним.

Когда он выскочил из полосы нашего движения (40 миль, как я уже упоминал выше, а половина — 20 миль), прекратил погоню, всплыл под перископ, радиолокатором осмотрел горизонт — чист. Значит, лодка, — ведь я её бросил на дистанции 12 каб. За период моего всплытия любая надводная цель не смогла бы уйти в зону недосягаемости для «Альбатроса».

Донёс на КП флота и пустился догонять своего партнёра.

На берегу стали рассматривать документы на «К-415». На этот момент запись: «Транспорт на дистанции 200 каб». А это была ПЛАРБ на дистанции около 7 каб. от него и 5 каб. — от меня. Она обошла «К-415» с кормы и внезапно напоролась на меня.

Приняла за своего и потому дала сигнал опознавания, чем окончательно себя демаскировала.

Второй эпизод. При подходе к Фареро-Исландскому рубежу получаем приказание с КП флота: «В период с... по... проводится учение по поиску АПЛ и прорыву противолодочного рубежа. Поиск лодок на рубеже (указываются координаты района) осуществляет «К-313» 670 проекта (командир — капитан 1 ранга Григорий Звягинцев, старший на борту — заместитель командира 11-й ДиПЛ капитан 1 ранга Владимир Хвощ). Лодкам «К-415» и «К-370» осуществить прорыв рубежа, имея задачей обеспечить безопасность «К-415».

Связываюсь с А. Джавахашвили — договариваемся: с обнаружением «К-313» по взаимному сигналу он прорывается на большой скорости, обходя район поиска. Я маневрирую, прикрывая его отрыв своим корпусом (то есть, своими шумами).

Подходим к указанному району. Мы обнаружили «К-313» примерно за 70 каб. Подаётся сигнал, «К-415» отклоняется градусов на 60 от направления на «К-313» и развивает ход, как я потом выяснил, 18 узлов.

Я даю ход и стараюсь удерживаться на пеленге между «К-313» и «К-415», предварительно, конечно, выполнив несколько условных торпедных атак. По маневрированию «К-313» понимаю, что лодка нас не обнаружила. Убедившись, что «К-415» благополучно оторвалась, начинаю сближение с «К-313».

Прошёл почти под нею. Только тогда они забеспокоились, получая сигнал опознавания, но так как мы уже были на курсе отхода, дал ход 20 узлов и ушёл из района. Далее догнал «К-415», и мы продолжили совместный переход.

Кто и зачем задумал этот подводный «цирк»? Никаких разборов и даже упоминаний об этом учении так и не было. Знаю только, что подписал приказание о его проведении 1-й заместитель Командующего флотом вице-адмирал Н. И. Ховрин.

В дальнейшем я неоднократно допытывался у наших разведчиков: была ли реакция со стороны противолодочных сил НАТО на эти действия? Да, на следующие сутки в этом районе были зафиксированы несколько противолодочных самолётов «Orion».

Третий эпизод — в Баренцевом море, на подходе к базе. Последний сеанс связи, время около 08.00 13 октября; обмениваемся координатами, желаем друг другу счастливого плавания. «К-415» уходит вправо, наш курс — 180. Идем на перископной глубине — доклад акустика: «Шум винтов атомной подводной лодки слева 100 гр.».

Поворачиваю перископ — горизонт чист, море почти штиль, видимость полная, а рядом, примерно в 5—10 каб., проходит непознанная цель.

Боевая тревога и так объявлена при всплытии. Торпедный электрик Паша Ештокин немедленно включается в дело; разворачиваемся курсом на цель, определяем ЭДЦ и сразу же (благодаря мы на перископной глубине и принимаем радиограммы — антенны связи подняты) донесение на КП флота об обнаружении иностранной АПЛ. Она, поняв, что обнаружена, разворачивается курсом на север и на повышенной скорости идёт на отрыв.

Мы за ней.

Глубина места около 100 м, рискованно мчаться на больших скоростях, но из района её выгоняю.

Можно было бы погоняться ещё, но такая была усталость за этот поход — нервное напряжение не отпускало ни на минуту, даже при отдыхе. В боевом распоряжении мне сказано: выполнять задачу в пределах полосы маршрута совместного движения. Прикрывшись этим, передал итоговое донесение с ЭДЦ и с координатами её места, и лег на курс в базу. За это на меня посетовал командующий флотилией контр-адмирал В. С. Шаповалов. Наверное, справедливо, я был не прав, но так уж получилось.

При встрече на пирсе я вкратце доложил итоги похода. Затем в отчете изложил подробно и выразил мнение, что совместный поход, конечно, значительно повышает боевую устойчивость РПК СН. Но к нему надо тщательно готовиться, разработать научно обоснованные схемы взаимного маневрирования, схемы и таблицы связи и так далее.

Совершенно иного мнения оказались командиры РПК СН и командование 3-й ФлПЛ.

В чём же дело?

Оказывается, им совершенно не нужен так называемый «шпион» у себя под боком. Ведь любые отклонения от норм, правил, инструкций и так далее при совместном плавании немедленно вылезают наружу. Так, иностранную АПЛ, прошедшую в 7 каб. за кормой «К-415», её акустики посчитали транспортом на удалении 200 каб. Но ещё более интересные факты всплыли после возвращения из похода «К-249», дней через десять после моего возвращения.

По докладу командира «К-249» действовать совместно в составе ТГ очень опасно. В течение полутора месяцев мы постоянно находились под наблюдением самолётов «Orion», иногда даже двух.

Я же докладываю, что за время всего 68-суточного похода имелся всего лишь один контакт с РЛС самолёта типа «Orion» силой менее 0,5 балла, при выходе в Атлантику после форсирования Фареро-Исландского рубежа.

В чём же дело?

Кто прав?

Начался детальный разбор. Я представил полный отчёт действий группы ОСНАЗ, которой в боевом распоряжении поставлена задача: анализ надводной и воздушной обстановки. Да, почти каждое всплытие сопровождалось обнаружением работы РЛС, но все это были станции самолётов гражданской авиации. И это подтверждается 10-минутным (длительность сеанса связи) анализом высококлассных специалистов — зафиксированы частоты работы, типы РЛС и даже самолётов, на которых они установлены. В документах «К-249» ничего этого нет.

Оказывается, по инструкции, разработанной штабом 3-й ФлПЛ и утверждённой командующим флотилией, командир РПК СН, обнаружив любой сигнал работы РЛС, обязан считать его сиг-

налом РЛС противолодочного самолёта противника. А так как мы действовали в зоне ответственности противолодочных сил ВМС США, то каждый сигнал самолётной РЛС автоматически причислялся к сигналам РЛС самолёта типа «Orion».

Вот отсюда и выводы о постоянном висении над нами этих самолётов. Когда рейсов гражданской авиации было два, значит, в деле два самолёта «Orion» — и точка. Никакого анализа, даже указаний частоты работы обнаруженной РЛС на «К-249» зафиксировано не было.

Ну что тут скажешь?

Абсурдность ситуации бьёт прямо в лицо. Специалисты штаба СФ и командование флотом сделали соответствующие выводы — все шишки посыпались на 3-ю ФлПЛ. Я уже не говорю о точности удержания своего места — в результате такого понимания обнаружения сигналов работающих РЛС РПК СН не имела возможности уточнять свое место астрономическими и другими способами. Поэтому и встречи происходили не всегда там и тогда, где это было рассчитано. Но я на этот момент не указывал нигде, и он прошёл незамеченным.

Как я и предполагал, началось детальное изучение документов похода с точки зрения совместного плавания в составе ТГ. Оказалось, что в общей длительности похода это время заняло не более 30 % и так далее. Я уже был рад, что не наказали за что-нибудь. Я и Лёня Задорин считали этот поход единственным в истории нашего ВМФ.

Оказывается, это не так. В 1974 году АПЛ «К-371» 671РТ проекта под командованием капитана 1 ранга Валерия Ильина дважды участвовала в таком походе в составе ТГ.

Он понятия не имел, что в такой поход ходил кто-то ещё, считал себя первым. И лишь в декабре 2013 года, находясь в Марфинском военном санатории, мы оказались с ним за одним столом. Разговорились, вспомнили совместную службу на 1-й ФлПЛ. Вот здесь всё и выяснилось. Он был очень удивлён, что я ещё в 1971 выполнял такой поход. А я впервые узнал, что наш поход не прошёл даром, не был единственным. Но возникает вопрос, а где же преемственность опыта?

К нам в дивизию зачастили преподаватели и другие представители ВМА из Ленинграда — все пытали меня, что да как. В это время я, уже в должности замкомдива, много бывал в море, и как-

то недосуг было заниматься этим. Но в последующие годы командир «К-249» Лёня Задорин говорил мне: «Да, был поход, мало кто о нём знает. А ведь на нашем походе в ВМА защитили до девяти диссертаций». Может быть, и так.

Но что поход был предан забвению — это совершившийся факт. Спустя многие годы, в 1985—86 гг., уже служа в Москве в должности начальника Северного направления, свой отчёт я случайно увидел в шкафу 3-го отдела ОУ ГШ ВМФ. Запылённый, он хранился на верхней полке, и никто его, видимо, не открывал.

По возвращении командующий флотилией объявил мне, что я представлен на должность заместителя командира 3-й ДиПЛ. Я поблагодарил его. Вскоре пришёл приказ ГК ВМФ о моем назначении. Несмотря на строгий запрет Фёдора Степановича, накануне 7 ноября мы устроили в ДОФ праздничный банкет офицеров и мичманов «К-370» с женами, который проходил как празднование первого успешного боевого похода нашего экипажа и прощание его командира с теми, с кем он прошагал бок о бок восемь с половиной лет, деля все невзгоды и удачи службы. Прощайте, вернее, до свидания, — мои дорогие товарищи. Впереди вас ждут новые дела, а меня — новая ступень службы.

Глава 8.

В ДОЛЖНОСТИ ЗАМЕСТИТЕЛЯ КОМАНДИРА 3-Й ДИПЛ

8.1. ЭПОПЕЯ ОПЫТНОЙ АПЛ 705 ПРОЕКТА

Вступив в должность заместителя командира 3-й ДиПЛ, я ознакомился со всей необходимой документацией: приказами командира дивизии и вышестоящих инстанций, действующими указаниями и инструкциями.

В одном из рассматриваемых мною «Дел» я обнаружил интереснейший документ. Командиры подводных лодок интересовались, откуда пошёл двухмесячный срок автономности атомных ПЛ. Толком на этот вопрос нам никто не мог ответить. И вот передо мною лежит акт соответствующей комиссии, подводящий итоги похода одной из подводных лодок 627А проекта под командованием капитана 1 ранга Евгения Ростовцева. Я Женю хорошо знал ещё со времен 25-й бригады ПЛ. Мы дружили семьями. Его лодка и выполняла специальный поход длительностью три месяца.

Специально созданная комиссия подвела итоги этого похода. Результатом её деятельности и явился акт, лежащий передо мной. В нём говорится, что в результате медицинского обследования у 80 % членов экипажа лодки после похода выявлены «функциональные отклонения».

Экипаж в полном составе был направлен на лечение в соответствующий санаторий. По возвращении из санатория у 50 % членов

экипажа эти «функциональные отклонения» не исчезли. Как сказано в акте — «приобрели необратимый характер». Переводить этот «медицинский термин» на обычный русский язык я не буду. И так всё понятно.

Члены комиссии дали и объяснения данному явлению. Человеческий организм отрицательно реагирует на длительное, более двух месяцев, состояние «изоляции», когда человек не имеет визуального контакта с окружающей средой. А на подводной лодке в течение всего похода лишь один её командир раз в сутки в течение десяти минут, преимущественно в ночное время, ведёт наблюдение в перископ, и то одним глазом. Остальные же члены экипажа ограничены пространством: койка — боевой пост — столовая и опять каюта с постелью. Вот из-за чего и возникают всякие носящие «необратимый характер» отклонения в живом организме.

К примеру, космонавты, также находящиеся длительное время в таком же ограниченном пространстве, имеют возможность наблюдать в иллюминатор окружающее пространство, говорится в акте. Комиссия в своем заключении делает вывод, что длительность автономного плавания должна быть ограничена двумя месяцами.

Я не знаю, доводилась ли эта информация до экипажа лодки. Во всяком случае, Женя Ростовцев при встречах в Североморске ничего об этом не говорил.

Но командование ВМФ на этом не остановилось. Через некоторое время подобный поход был совершён повторно под командованием того же капитана 1 ранга Е. Ростовцева. Большая часть экипажа уже сменилась. Но командир и часть офицерского состава оставались на месте. Выводы комиссии после этого похода не изменились. Единственный результат: капитан 1 ранга Е. Ростовцев признан негодным к службе на подводных лодках и назначен командиром учебного отряда в г. Североморске.

В дальнейшем на поступающих на флот подводных лодках 667БД и БДР проекта, а также на АПЛ третьего поколения были созданы так называемые «зоны отдыха». В лодке оборудовалось помещение, обстановка в котором имитировала природный уголок с журчащим ручьём, живыми птицами и т. п. На этом основании для этих подводных лодок был установлен трехмесячный срок автономного плавания. Проводились ли с

этими подводными лодками опытовые походы, подобные походам экипажа капитана 1 ранга Е. Ростовцева, мне неизвестно. Во всяком случае, в течение пятилетней службы в ГШ ВМФ мне такие сведения не поступали. Я думаю, что провести их всё-таки необходимо.

Одним из первых мероприятий в должности замкомдива для меня стало освоение, я бы даже сказал, попытка освоения и эксплуатации АПЛ 705-го проекта «К-64», командиром которой был капитан первого ранга Пушкин Александр Сергеевич. Она являлась опытовой подводной лодкой этого проекта. Экипажи этой ПЛ и головной ПЛ этого проекта (командир — капитан первого ранга Аббасов Г.) были сформированы в начале 1963 г. и проходили этап обучения в г. Обнинске, где в это же время готовились первые три экипажа проекта 671. Таким образом, в течение двух лет наши экипажи хорошо узнали друг друга. В марте 1965 года экипажи АПЛ 671-го проекта были направлены в Ленинград к месту постройки АПЛ.

И вот в декабре 1971 года опытовая АПЛ «К-64» после госиспытаний в Северодвинске была принята в состав ВМФ и направлена к нам в Западную Лицу в состав нашей дивизии. Командование ВМФ придавало большое значение вводу в эксплуатацию атомных ПЛ проекта 705.

Во-первых, это первая серия АПЛ с жидкометаллическим теплоносителем (ЖМТ), во-вторых, это первый проект атомной подводной лодки с автоматизированным (на уровень середины 60-х) управлением, в экипажи которых входили только офицеры (19 человек) и один мичман-кок. Председателем приёмной комиссии опытовой подводной лодки был назначен заместитель ГК ВМФ — Начальник БП ВМФ адмирал Г. М. Егоров. Командованию и штабу 1-й флотилии и прежде всего нашей дивизии предстояло принять новую АПЛ в свой состав, организовать и обеспечить проведение опытовой эксплуатации этого нового корабля. Естественно, мы готовились к этому с большим волнением, но, зная уровень подготовки и опытность офицеров и командования, считали, что с задачей успешно справимся.

К сожалению, АПЛ «К-64» как-то не везло с самого начала. Из Северодвинска в Западную Лицу вместе с лодкой должны были перейти плавучая лаборатория, плавучая спец. станция, ПКЗ с заводскими рабочими (человек 100—150).

Как известно, декабрь — не самый благоприятный месяц для переходов морем по метеоусловиям. Но сроки поджимали — Белое море вот-вот замерзнет, поэтому переход пришлось выполнять в штормовых условиях при выходе в Баренцево море.

Лодке-то что?

Покачало до точки погружения, а далее она спокойно прибыла на базу. А вот судам сопровождения пришлось укрыться от шторма в Гремихе, но и там шторм их достал, и плавучая спец. станция утонула. В связи с чем с первых же дней возникли большие сложности с организацией базирования АПЛ. Гибель судна не способствовала радостной встрече на берегу. Как я уже говорил, экипаж и командира АПЛ мы хорошо знали ещё по Обнинску и Ленинграду, и поэтому считали, что в вопросах подготовленности личного состава корабля никаких проблем не будет.

Но нас подстерегали проблемы иного характера. Дело в том, что каждая АПЛ проекта 705 должна иметь два экипажа (офицерских) — первый и второй, которые по очереди выходят в море, и технический экипаж, состоящий из матросов, старшин и офицеров, выполняющий задачи межпоходового обслуживания АПЛ (МПП, МПР и т. д.). К нам прибыли все эти три экипажа.

Первой неожиданностью было обращение А. С. Пушкина к начальнику штаба дивизии капитану 1 ранга Чернову Е. Д.: «Евгений Дмитриевич, помогите мне установить нормальные отношения со вторым и техническим экипажем».

Вот те на!

Чернов сначала опешил, а потом говорит: «Александр Сергеевич, ты же пять лет служил и общался в Ленинграде и Северодвинске с этими людьми, это ты нам должен показать, как нам с ними налаживать отношения».

Но делать нечего, начинаем разбираться. Дело в том, что первый экипаж ещё не был в отпуске. Необходимо передавать лодку второму или техническому экипажу, командиры которых заявляют, что личный состав экипажей подготовлен только теоретически и практической подготовкой по обслуживанию механизмов ПЛ не имеет, поэтому до отработки на матчасти под руководством первого экипажа принять ПЛ не готовы.

Как такое могло получиться?

При детальном разборе выяснилось: в течение 8 лет (с 1963 по 1971 год) подготовка первого экипажа опытовой лодки проводи-

лась в институтах и конструкторских бюро, а с 1956 года на заводе-строителе. К его подготовке большой интерес проявлял ГК ВМФ адмирал флота Горшков С. Г. и академик Александров. Командир ПЛ капитан 1 ранга Пушкин А. С. настолько, видимо, привык к этому вниманию, что командир 3 ДиПЛ контр-адмирал Воловик Ф. С. не выдержал и в свойственной ему манере как-то заявил: «Слушайте, командир, я теперь для вас главнокомандующий ВМФ, а вот он (показывает на ЗКД по ЭМЧ капитана 1 ранга Толю Котяша) — академик Александров!»

Но это бы ещё ничего, только анекдотично, но вот то, что в течение строительства и проводимых испытаний командир Пушкин, по докладам командиров второго и технического экипажей, практически не допускал их и личный состав для изучения и отработки на ПЛ, и имело свои последствия.

Развязка такого положения наступила после приёма ПЛ в состав ВМФ. Рабочие, обслуживавшие механизмы и ПЛ, ушли, экипаж остался один на один с созданными им проблемами. Пришлось нам принимать необходимые меры по выходу из этой неприятной ситуации.

Закончились все мероприятия по приёму ПЛ в состав дивизии и согласованию всех действий экипажа ПЛ. Наступило время начала отработки задачи № 1. К начальнику штаба дивизии вновь обращается капитан 1 ранга Пушкин А. С.: «Евгений Дмитриевич, начать отработку задач не можем — нет Курса Боевой Подготовки АПЛ нашего проекта».

Естественно, Чернов на дыбы: «Как нет?»

Сразу же за телефон и звонок в УБП ШСФ и БП ВМФ: «Почему нет до сих пор Курса БП 705-го проекта, когда она уже в строю?»

В ответ посоветовали найти этот курс БП в секретной части дивизии, а главное — посмотреть, кто автор данного документа. Евгений Дмитриевич даже предположить не мог, что командир лодки так его подставит. В секретной части действительно нашли курс БП ПЛ проекта 705 с соответствующими расписаниями, автором которого являлся — кто бы вы думали? — капитан 1 ранга Пушкин А. С.

Но они оказались такого качества, что по ним действительно никаких задач отработать было невозможно. Пришлось штабу дивизии совместно с командирами экипажей их дорабатывать.

В процессе дальнейшей эксплуатации «К-64» на ней постоянно случались какие-то неприятности. Основной причиной такого положения, по моему мнению, являлась недостаточная подготовленность второго и технического экипажа и их крайне отрицательное отношение к командиру ПЛ Александру Пушкину, которое, видимо, переложилось и на весь его экипаж.

Чтобы понимать, о чём идёт речь, приведу типичный, но запомнившийся пример.

В конце февраля около 7 часов поступил доклад: «На ПЛ «К-64» затопливается первый отсек». Комдив Ф. С. Воловик, начальник штаба Е. Д. Чернов, ЗКД по ЭМЧ А. Г. Котяш и я в это время сидели в машину для следования на завтрак.

Немедленно на причал — и в лодку.

Там тихая паника.

Командира на борту нет. Вахтенный офицер беспомощно взирает на мигающий всеми огоньками БИУС, дежурная смена мечется по лодке, а в первом отсеке вода уже заполнила кормовой трюм и неумолимо прибывает. Причина — неизвестна.

Капитан 1 ранга Котяш оценил обстановку, поразмыслил, сунул палец в воду, затем в рот — вода пресная.

Выходим на причал — шланги приёма пресной воды подсоединены к береговой системе и идёт приём. Цистерна пресной воды заполнилась, через гусак вентиляции вода из цистерны стала поступать в трюм.

Краны приёма пресной воды перекрыли.

Шланги убрали.

Трюм осушили.

Конец тревоги.

Командование дивизии двинулось в штаб, и в это время по причалу навстречу двигается командир ПЛ капитан 1 ранга Пушкин А. С.

Контр-адмирал Воловик Ф. С. аж вскипел: «Где Вы были, командир?»

Ответ: «Ходил докладывать!»

«Зачем? Вы должны руководить борьбой за живучесть!»

В общем, очередной разнос.

Но как бы то ни было, жизнь идёт, экипаж сдал с грехом пополам задачу № 1, начал подготовку к выходу в море для отработки задачи № 2, но случилось несчастье — потёк первый

контур. После тщательного обследования соответствующая комиссия установила — необходим ремонт в заводских условиях. Пошли слухи, разговоры — задача ответственная, возглавит переход «К-64» в Северодвинск командующий флотилией, в крайнем случае, НШ флотилии.

Фёдор Степанович Воловик говорит мне: «Евдокименко, готовься, переводить будешь ты Пушкина в Северодвинск». Я посчитал это шуткой, в мае с семьёй уехал в отпуск на только что купленном «Москвиче-412».

Конец июня, мы с семьёй в Минске. Получаю телеграмму: «Срочно прибыть в часть». Делать нечего, оставляю семью и машину в Минске у брата, лечу в Западную Лицу. В аэропорту Килп-Ярв ждет уже машина.

На КПП у городка дежурный приглашает меня к телефону: «Вас просит командир дивизии». Беру трубку и слышу бодрый голос Фёдора Степановича: «Евдокименко, не торопись, тут все поменялось, я выхожу в море, поэтому ты отдыхай и в понедельник выходи на службу». А дело было в субботу.

И вот прибыл домой — летний солнечный день, я один, семья в Минске. Отдыхаю. В понедельник выясняю. Идет усиленная подготовка перехода «К-64» под руководством командующего флотилией контр-адмирала Шаповалова В. С. в Северодвинск. Командир 3-й дивизии — резервный вариант.

Но нужно было срочно выходить в море на отработку задач БП одной из наших АПЛ. Для этого меня и отозвали из отпуска. Пока я летел и ехал, обстановка, как сказал комдив, поменялась. «К-64» стоит в Пала-губе. Возглавляет переход командующий 1 флотилией контр-адмирал В. С. Шаповалов. Ход подготовки постоянно докладывался командующему флотом адмиралу Г. М. Егорову. Меня, как ВрИО комдива (Ф. С. Воловик в море), все время приглашают на эти доклады. А у Пушкина всё какие-то неполадки.

Помню, лодка должна выйти из дока — Пушкин докладывает: «Вышел из строя электрокомпрессор, не могу выйти из дока». Шаповалов докладывает Командующему флотом, а в ответ: «Этого, тра-та-та, Пушкина, чтобы заставить выйти в море — тра-та-та!»

Я Георгия Михайловича Егорова хорошо знал ещё с осени 1958 года — это мой первый комдив и комэск, при нём я стал командиром подводной лодки «С-348» в 1960 году. Это был очень

выдержанный, уравновешенный, справедливый начальник. А к командирам ПЛ он относился особенно внимательно, всячески оберегая от разного рода неприятностей и пакостей, не давал в обиду.

А тут так расшумелся, что даже я, стоявший не так уж близко к телефону, всё услышал. Послали в Пала-губу зам. комдива по ЭМЧ капитана 2 ранга Б. С. Гапешко, и всё «исправилось».

Но вот все приготовления закончились, завтра начало перехода ПЛ «К-64» в Северодвинск. Вечером вызывает к себе «папа-Шапа»: «Товарищ Евдокименко, Командующий флотом принял решение назначить старшим на переход Вас».

Что ж — «Есть!»

Как говорится, ноги в руки и марш в Пала-губу на СРЗ-10. Кстати, я давно уже был готов к чему-то подобному, памятуя ещё мартовские предсказания Фёдора Степановича. Это вести АПЛ с завода рвались все, понимая, что ждут награды. А вести аварийную АПЛ с «приданной» ПКЗ, памятуя о печальном опыте декабря 1971 г., кому захочется...

Здесь ни орденов, ни медалей, а случись что — только фитили или что ещё похуже.

На следующий день наша «колонна» вышла в море. АПЛ «К-64» буксировал большой спасательный буксир. ПКЗ финской постройки, на борту которой находилось около 200 человек заводских рабочих и ИТР, буксировал морской буксир (номер не помню), на нем находился я.

В общем строю следовал ещё один такой же буксир с аварийно-спасательной партией на борту. Вышли из Кольского залива, построились в соответствии с утверждённым планом: СБ с ПЛ мористее, МБ с ПКЗ и МБ со спасательной партией поближе к берегу.

И здесь сразу выявились неувязки в плане. СБ буксирует лодку со скоростью семь и более узлов, а МБ тащит ПКЗ не более четырех узлов. Пушкин сразу же стал требовать идти самому в сопровождении МБ с аварийной партией, чего я никак не мог допустить.

Что делать?

И здесь предложили капитаны морских буксиров: «Потянем плавказарму «цугом» двумя буксирами». Я засомневался, а как же с готовностью аварийной партии? Это, говорят, без проблем. Продемонстрировали наглядно.

Построились так — головным идёт МБ с аварийно-спасательной партией (АСП), за ним второй МБ и концевая — ПКЗ. По моему сигналу на втором МБ отдали буксирный конец, и МБ с АСП не более чем через одну минуту уже свободен. Скорость буксировки ПКЗ двумя буксирами достигла 6 узлов. Такую скорость я, как старший перехода, утвердил и для АПЛ.

Конец июня, море — штиль, солнце, в общем, всё шло прекрасно до входа в Белое море.

В горле Белого моря — сплошной туман, видимость нулевая. Но все буксиры имеют радиолокацию, поэтому переход продолжался. Через некоторое время к нам подошёл СКР, посланный командиром Беломорской ВМБ для обеспечения перехода. Старшим на борту заместитель командира БелВМБ капитан 1 ранга Акаванцев, которого я хорошо знал. Все переговоры и управление мною производились по УКВ в открытом режиме, так как ЗАС на буксирах нет. СКР и «К-64» ЗАС имели и, переговорив между собой, Акаванцев передаёт мне: «Пушкин предлагает для ускорения перехода идти с ним без вас». Я категорически воспротивился. План перехода утверждён КСФ, идём при нулевой видимости, старший на походе я — случись что, за нарушение плана головы не сносить. Тем более, что уже имел возможность на личном опыте убедиться, что такое «разбор с пристрастием».

Через некоторое время Акаванцев вновь выходит на связь: «Командир БелВМБ утвердил предложение Пушкина». Я в ответ: «Но план утверждён Командующим флотом!» «Ну, это командир базы утрясет».

И тут меня осенило — спрашиваю: «А у тебя на борту есть АСП для 705-го проекта?»

«Нет».

«А у меня она на борту МБ, если вы уйдёте, и что-нибудь случится, ты готов отвечать?»

На этом закончились все попытки разорвать наш караван. Через какое-то время вышли из тумана, всё нормально. Но миль за шестьдесят до Северодвинска вновь предложение следовать АПЛ с СКР более высокой скоростью.

На этот раз я уже спорить не стал. Таким образом, Пушкин А. С. прибыл в Северодвинск без нашего эскорта. Я до сих пор не могу понять, зачем ему это было надо...

Мы также без всяких приключений прибыли по назначению, я сдал ПКЗ, поблагодарил капитанов буксиров за хорошую работу и после доклада командованию улетел в Западную Лицу, оставив АПЛ «К-64» в Северодвинске.

Отремонтировать её так и не смогли, и она закончила свое существование, став самой длинной подводной лодкой в мире, — нос в Ленинграде, корма — в Северодвинске.

8.2. ГОЛОВНАЯ АПЛ 671 РТ ПРОЕКТА «К-387»

В конце 1972 года в состав дивизии прибыла головная АПЛ проекта 671РТ «К-387», командир — капитан 1 ранга Ю. А. Печёнкин. Основные отличия этого проекта от 671 и 671В — наличие двух ТА для торпед калибра 650 мм и система управления торпедной стрельбой «Ладога-РТ», представляющая собой электронно-вычислительную машину. Кстати, по проекту ЭВМ «Ладога-1», как ПУТС, должна была устанавливаться на всех АПЛ проекта 671, начиная с головной «К-38».

Я не помню, по какой причине, но было принято решение провести морские испытания этой самой «Ладоги-РТ». Создана комиссия под моим председательством, выделен эсминец для обеспечения испытаний. И вот мы в течение двенадцати часов работали в полигоне БП — эсминец маневрировал на зигзаге, а мы решали задачи по определению его элементов движения. Решено было несколько десятков задач. Когда же в базе мы, получив данные маневрирования с ЭМ, сопоставили их с данными решения задач, то выявили, что ошибки в курсе составляли от 0 градусов до 180 градусов, в скорости от 0 до 14 узлов. Это означало, что наша ЭВМ «Ладога РТ» не способна выполнять своё основное назначение — определять элементы движения цели по данным гидроакустического комплекса с необходимой точностью.

В чём дело?

Стали разбираться детально. Как говорится, всё в мире идёт по кругу, всё повторяется. Конструкторы ЭВМ «Ладога-РТ», как и в ПУТС «Брест» для проекта 671, заложили в основу решения

задач по определению ЭДЦ поступление входных данных от ГАК только в режиме АСЦ.

Режим фиксированных замеров не предусматривался, следовательно, и задачи определения ЭДЦ методом подбора не имелось. Но при приёме головной АПЛ проекта 671 капитан 1 ранга Чернов Е. Д., как я уже говорил ранее, не допустил приёма ПУТС в таком состоянии и заставил конструктора внести необходимые изменения в систему ПУТС.

Командир же головной АПЛ 671РТ проекта этого не сделал.

Почему?

Мы так и не смогли добиться от него вразумительного ответа. Пришлось уже теперь, после приёма ПЛ в состав ВМФ, с большими трудностями и даже скандалами добиваться перешивки задач определения ЭДЦ с учетом фиксированных замеров от ГАК. А так «Ладога-РТ» начинает определять ЭДЦ, что-то получается, но цель поворачивает — ЭВМ стирает все имеемые данные и начинает с нуля, в итоге на выходе получаем какую-то «абракадабру».

О торпеде 53-65 мы много слышали, и вот теперь предстояло посмотреть её в деле. Это же не шутки — 50 км дальность хода. При отработке задачи № 3 подводной лодкой «К-387» было запланировано выполнение боевого упражнения ТС-5 торпедой 53-65.

Руководил выполнением боевого упражнения зам. комдива. Я, находясь на СКР, выделенном для обеспечения, построил соответствующий ордер, и пошли на зигзаге. Обычно торпедная атака нашими ПЛПЛ выполнялась максимум за 30—40 минут, а здесь идём уже час. Скоро полигон кончается, а атаки нет. И вот с левого борта СКР вылетает КСП зелёного цвета. Хотя дистанция очень мала, но всё же выстрелил.

Но что это?

Ракетки, обозначающие ход торпеды, пошли не по направлению к нам, а наоборот, от нас, то есть, торпеда была выпущена после прохождения АПЛ под целью.

Делать нечего, «Лево на борт!» и в погоню за торпедой. Так она и прошла 50 км, ни на кого не наводясь. А данные атаки по донесению командира вполне приличные, ошибки в пределах норм, и дистанция залпа определена в 25 кабельтов.

В базе я ему говорю, что по моим наблюдениям КСП всплыло в пределах трех кабельтов от цели, но главное, с другого борта, учтите это.

И что бы вы думали? Приносит мне отчет, и дистанция указана — 25 кабельтов, и с правого борта от цели. Пришлось на сборе командиров как следует пристыдить. А ему как с гуся вода...

А по аттестациям — отличный командир ПЛ с Балтийского флота, награждён орденом Красного знамени, но поди ж ты. Вообще говоря, с оценкой боевых качеств человека как командира подводной лодки дело обстоит довольно сложно. На этом вопросе остановлюсь позже.

А сейчас хочется закончить с эпопеей головной ПЛ проекта 671РТ «К-387».

Осенью 1973 года подводные лодки проекта 671РТ (а их тогда в строю было две — «К-387» и «К-371») были преданы в состав 33-й дивизии, штаб которой до этого профункционировал почти год, не имея в своем составе никаких кораблей. И вот НШ 33-й дивизии, небезызвестный Пушкин А. С., был назначен командиром дивизии, и в её состав вошли, как я уже говорил, первые две лодки проекта 671РТ.

Казалось бы, ну и прекрасно, у нас в 3-й дивизии и так запарка — лодок 671 проекта двенадцать единиц, и ещё семь вторых экипажей.

Ан нет!

В марте—апреле 1974 г. головная АПЛ «К-387» выходит на боевую службу. Старшим на выход назначен капитан 1 ранга Чернов Е. Д. Как, почему? Ведь есть свой комдив Пушкин А. С., но, оказывается, что он не имеет опыта боевой службы. Поэтому к нему в наставники прикрепляется Евгений Дмитриевич. Так мы и остались вдвоем — НШ 3-й ДиПЛ капитан 1 ранга Толя Жуков и я, и пришлось нам управляться с 19 объектами, да ещё с внезапной проверкой на перевод в полную боевую готовность.

Но об этом пойдет разговор ниже.

В начале мая «К-387», успешно завершив поход, вернулась в базу. Об итогах этого похода лучше расскажет Евгений Дмитриевич Чернов. Но это ещё не всё.

Летом 1976 года «К-387» вышла на боевую службу со вторым экипажем. А через несколько дней после выхода от неё поступает донесение об аварии — в результате попадания воздуха произошел разрыв паропровода циркуляционной трассы правого борта, лодка потеряла ход, находится в надводном положении с работающим дизель-генератором. Два человека (матросы срочной

службы) погибли в турбинном отсеке. АПЛ находится в северной части Норвежского моря (примерно там же, где потерпела аварию ПЛ «К-278» «Плавник» в 1989 году).

Я в это время занимал должность заместителя начальника Управления боевой подготовки Штаба Северного флота. Командующий флотом Адмирал Флота Егоров Георгий Михайлович вызвал меня: «Евдокименко, Вы на дивизии вводили эту АПЛ в линию, знаете проект 671РТ, садитесь на БПК «Адмирал Исаков» и следуйте к месту аварии!»

«Есть!»

И, не задавая вопросов, направляюсь на указанный корабль. Через час отходим от причала, но пока неслись по Кольскому заливу, пришло приказание — подойти к губе Западная Лица, принять на борт зам. командующего 1-й ФлПЛ контр-адмирала Чернова Е.Д., начальника электро-механической службы (НЭМС) 33-й ДиПЛ капитана 2 ранга Б. С. Гапешко и аварийно-спасательную партию.

Ну, слава Богу, сразу на душе стало легче. После прибытия на борт Боря Гапешко, которого я хорошо знал ещё по совместной службе на 3-й ДиПЛ, рассказал мне интересную историю.

Е. Д. Чернов спросил у моего командира дивизии А. С. Пушкина: «Вы готовы идти в море?» Тот начал отнекиваться, говоря, что он болен и так далее. По всему было видно, что комдив, чья лодка находится в аварийном состоянии, очень не хочет участвовать в операции по спасению корабля и личного состава. Е. Чернов, выругавшись, сказал, что лично будет руководить аварийно-спасательным отрядом.

Следуя на БПК к месту аварии, мы все старались понять, что же могло случиться такого, что лодка лишилась питания от АТГ и держится на работе дизель-генератора?

Решили: миль за 90 до места — на лодку на вертолёт отправятся Е. Чернов и Б. Гапешко. Что и выполнили. Через 2—2,5 часа после их прибытия на лодку (БПК ещё не подошел к месту аварии) получаем донесение за подписью Чернова Е. Д.:

«Реакторы введены в действие, АПЛ герметична, можно следовать самостоятельно в подводном положении в базу», но командование флотом такого разрешения не дало. Переход в базу «К-387» был произведён под буксировкой аварийно-спасательным судном.

Выяснились причины аварии: командир ПЛ по причине несанкционированного срабатывания системы ЛОХ в седьмом отсеке принял решение всплыть в надводное положение. При продувании балласта заклинило клапан продувания ЦГБ правого борта в районе 4 отсека и воздух попал в приёмный патрубок циркуляционной трассы главного конденсатора турбины. Произошёл разрыв паровых трубок в теплообменнике, пар попал внутрь турбинного отсека, погубив двух матросов. Сработала аварийная защита реакторов и ГТЗА, питание перешло на аккумуляторную батарею, затем запустили дизель-генератор. До прибытия на борт НЭМС 33-й ДиПЛ капитана 2 ранга Б.С. Гапешко справиться с аварийной ситуацией экипаж не смог в связи с недостаточной подготовкой.

Флагмеху хватило двух часов, чтобы всё стало на свои места. Командующий флотом, получив доклад Чернова и Гапешко, вышел из себя: «Опять этот Пушкин...»

Для расследования причин произошедшего была назначена правительственная комиссия. Комиссия получилась большая — человек 20 или 30, так как туда были включены ряд специалистов Управлений флота. Правительственная комиссия выявила технические причины: авария произошла из-за конструктивного недостатка. Специалисты же штаба и управлений флота выяснили следующее: 2-й экипаж «К-387» выполнил все задачи курса БП, но достаточного опыта обслуживания материальной части не имел. Вместо того, чтобы привлечь на выход начальника ЭМС дивизии капитана 1 ранга Гапешко Б.С. или его заместителя капитана 2 ранга Долгова, как это делалось у нас на дивизии, комдив, капитан 1 ранга Пушкин, Долгова отправил в отпуск, Гапешко оставил в штабе. Сам от участия в походе уклонился, старшим на переход назначил своего заместителя, который прибыл на должность с дизельных ПЛ, поэтому соответствующей подготовки не имел. И это при том, что в составе дивизии было-то всего три единицы. Результаты работы комиссии были доложены Адмиралу Флота Егорову.

Но пока работала комиссия, наверху, то есть в ГШ ВМФ, произошла «смена декораций» — главком ВМФ посчитал, что виновником аварии является судостроительная промышленность, не должен попадать воздух при продувании балласта в циркуляционные трассы, что вполне справедливо. На этом фоне неграмот-

ные действия экипажа как-то не вписывались в ситуацию. Действия погибших матросов были признаны достойными награды. Что также было вполне справедливо. И мы в своих докладах это подтверждали.

В общем, всё было спущено на тормозах, и в дальнейшем об этой аварии почти не вспоминали. А зря. Авария «К-387» в 1975 году была предтечей, или «малой репетицией», аварии «К-278» «Плавник» в 1989 году — они обе произошли почти в одном районе. И там, и там подготовка экипажей была недостаточной, и там, и там старшим на борту оказывался человек слабо подготовленный. Только результаты несколько разнятся — «К-387» осталась в строю и только двое погибших, а на «К-278» больше половины экипажа и сама лодка погибли.

Я внимательно изучил материалы комиссии по расследованию гибели «К-278» и объяснительные записки уцелевших членов экипажа, будучи в ВМА у заместителя начальника академии Е. Д. Чернова, (который являлся членом этой комиссии и имел свое мнение о причинах гибели «Плавника»). Могу сказать, что выводы комиссии по расследованию аварии «К-387» в 1975 году — с точки зрения организации службы, подготовки и действий экипажа в аварийной ситуации — почти не отличаются от акта аналогичной комиссии по «К-278». Печально, что полученный опыт в расследовании причин аварий и рекомендации по недопущению подобного в дальнейшем не стали достоянием экипажей атомных подводных лодок и командования соединений. Если бы нашим выводам был дан ход, возможно, не случилось бы трагедии 9 апреля 1989 года.

8.3. ОПЫТ АПЛ «50 ЛЕТ СССР» И ЕЁ КОМАНДИРА

Возвращаясь к вопросу об оценке качеств командира подводной лодки, хочу остановиться на примере командира ПЛ «К-323» капитана первого ранга Анохина Василия Васильевича.

Он окончил училище с золотой медалью, аттестовался своими начальниками в высшей степени высоко. Стал командиром АПЛ проекта 671. Вроде бы неплохой парень, мы с ним в 1971 году вме-

сте отдыхали в Сухумском военном санатории, сдружились семьями. Только вот при швартовках уж очень много хлопот причинял кораблю, к которому подходил.

Я даже просил: «Вася, не швартайся ко мне больше, пожалуйста, а то потом мне приходится восстанавливать все корпусные устройства — утки, скобы и т. д. — все сносится тобой».

Первая ласточка неблагополучия как командира ПЛ пролетела летом 1971 года, после возвращения экипажа с боевой службы. Старший на борту ПЛ заместитель командира дивизии Кетов Рюрик Александрович подал командованию рапорт о снятии Василия Васильевича с должности командира корабля в связи с тем, что действия его в Средиземном море представляли опасность для лодки и её экипажа. Мы с Рюриком Александровичем хорошие друзья, он мне в деталях и с большим возмущением рассказывал о происшедшем. Но тогда командование этот конфликт замяло, Р. А. Кетов ушел на учебу в Академию, и всё осталось на своем месте, хотя неприятный осадок остался.

В сентябре 1971 года «К-323» совершила 45-суточный поход подо льдами Арктики, выполнив задачу по снятию замеров различных полей, в том числе и гравитационных. Командира ПЛ и большую часть экипажа наградили орденами и медалями. Казалось бы, все прекрасно, но в течение конца 1971 и 1972 года у штаба дивизии, особенно у начальника штаба Е. Д. Чернова, сложилось довольно отрицательное отношение к работе командира подводной лодки.

В декабре 1972 года в ходе празднования 50-летия образования СССР руководством страны по предложению командования ВМФ было принято решение о присвоении одной из атомных ПЛ звания «Имени 50-летия СССР». Это предложение было адресовано Северному флоту, оттуда — на 1-ю флотилию АПЛ. Командованием флотилии было решено выдвинуть на это звание ПЛ «К-323».

Е. Д. Чернов впоследствии говорил мне, что всячески старался убедить Ф. С. Воловика и особенно НШ 1-й флотилии А. П. Михайловского не выдвигать экипаж Анохина В. В., что это будет не маяк, он будет не светить, а коптить в режиме «то потухнет, то погаснет».

Но все его доводы разбивались аргументом: командир ПЛ и почти весь экипаж «К-323» награждены орденами и медалями.

«К-323» в это время была в море, готовилась к выходу на боевую службу. Старшим на борту с офицерами штаба был заместитель командира дивизии. Получаем телеграмму от командования флота и флотилии о выдвижении ПЛ на получение почетного звания «Имени 50-летия СССР». Командир от имени всего экипажа поблагодарил за высокое доверие и доложил, что экипаж «К-323» с честью его оправдает. Поздравления, собрания экипажей дивизии, актива 1-й флотилии — всё, как полагалось по ритуалу.

В первых числах января «К-323» вышла на боевую службу. А тут, как водится в таких случаях, прибывают на дивизию делегации от ЦК ВЛКСМ, «Комсомольской правды». Но — извините: корабль в море, и раньше, чем через два месяца, его не будет. На том и расстались. В конце срока боевой службы получили донесение командира «К-323» об обнаружении иностранной атомной ПЛ и слежении за ней в течение нескольких часов (точно не помню, два или три часа).

Отлично, недаром сходили. А через пару дней получаем телеграмму из Москвы за подписью ГК ВМФ: Военно-морского атташе в Лондоне пригласили в Министерство иностранных дел Англии, попросили убрать нашу атомную подводную лодку, опасно маневрирующую у берегов Англии, обнаруженную английской ПЛ «Конкэрор». Ну что ж, придет Василий с моря, будем разбираться.

Через неделю «К-323» прибыла в базу. После торжественной встречи начались будничные дела.

НШ дивизии Е. Д. Чернов приступил на лодке к проверке наличия секретной документации, я в штабе готовился к проверке эпизода обнаружения и слежения за иностранной АПЛ. Стук в дверь — входит старший помощник командира ПЛ «К-323» капитан 2 ранга Ю. Стемковский, докладывает: «Капитан 1 ранга Чернов приказал передать вам эти документы».

Даёт мне несколько журналов и среди них два журнала вахтенного гидроакустика, или, как мы их называли, «гидроакустических журнала».

«Спасибо».

Он вышел. А мне как раз и надо гидроакустический журнал — по его данным и по навигационному журналу будем восстанавливать картину маневрирования ПЛ «К-323». Начал просматривать журнал — что за оказия?

Оба гидроакустических журнала заполнялись в одно и то же время, то есть, совпадают даты наблюдения. Интересно! Открываю страницы журналов, где велись записи данных ГАК во время слежения за иностранной ПЛ, и всё становится более или менее понятным: в ряде мест значение пеленга на иностранную ПЛ в одно и то же время совсем разные.

Приглашаю командира ПЛ.

Через некоторое время заходит капитан 1 ранга Анохин В. В.

Спрашиваю: «Вася, что это значит?» и показываю два журнала. Он как-то сник, покраснел и говорит: «Это не я. Это всё старпом и начальник РТС».

Вот это да! Ещё толком не выяснив, о чём я спрашиваю, сразу же закладывает своих подчиненных...

Мы же прекрасно понимаем, что ни один член экипажа ПЛ без приказа командира не посмеет изменить никаких записей в любом журнале, а уж тем более старпом и начальник РТС. К тому же, я хорошо знал их — Ю. Стемковский был у меня на «К-370» помощником командира, а затем ушёл на должность старпома «К-323», умнейший, порядочный, что же делать?

Не хочется скандала.

Наличие этих журналов выяснил ещё НШ Е. Д. Чернов, работая непосредственно на лодке. Как он говорил: «Вызвал старпома, дал ему несколько документов, в том числе и эти два. Приказал отнести тебе. Думаю, догадается один из этих злосчастных журналов убрать из этой кучи... Ан нет, все принес в точности».

С начальником РТС капитан-лейтенантом В. Сорокиным мы часто работали над вопросами уменьшения гидроакустических помех ГАК, особенностей г/акустического наблюдения и др. Грамотнейший, умный и честный офицер. И вот этих-то ребят командир сдаёт — ведь если дать ход делу, то за подлог в лучшем случае их ждёт снятие с должности. Не понимает Василий Васильевич, что этим он себя всё равно не спасает.

В случае официального разбирательства ему будет воздано той же мерой, что и его подчинённым, если не больше. Да и не собирался я сразу бежать и докладывать по инстанции. Мы же с В. В. Анохиным были в прекрасных отношениях, хорошими товарищами, если не друзьями. Просто хотелось, чтобы он сам всё рассказал, а не выяснять все через подчиненных.

Не вышло.

Расстроился я невероятно. Всегда считал самым позорным в поведении человека подлость, желание скинуть свои грехи на кого-то другого, так сказать, спрятаться за чужую спину. Но особенно подобное нетерпимо в поведении командира в отношении своих подчинённых. С этого момента и мое отношение к капитану 1 ранга Анохину В. В. изменилось в худшую сторону.

Возможно, это мой недочёт. Может, надо было переговорить с Василием Васильевичем приватно, как говорят, по душам. Но я этого не сделал, вероятно, чересчур был возбуждён. Вызвал флагманского штурмана дивизии и попросил на основании данных обоих журналов гидроакустики начертить схемы маневрирования «К-323» и АПЛ «Конкэрор».

Затем сделал то, что, скорее всего, не надо было делать. Вызвал к себе Ю. Стемковского и В. Сорокина и спросил: «Ну как вы, Юра и Володя, защищаете честь командира? А он вас сдал, хоть сейчас можно дело открывать. Понятно?»

Приказал далеко не уходить, как только готовы будут схемы маневрирования — приглашу для объяснений. Но вот схемы готовы, проанализированы записи вахтенного журнала и журнала БИП.

Выводы можно сделать следующие: АПЛ ВМС Великобритании «Конкерор» с самого своего появления и до конца эпизода использовала тракты активного наблюдения ГАК, то есть действовала не скрытно, демонстрируя обнаружение нашей подводной лодки. Видимо, расчёт был в том, что, установив факт своего обнаружения, «К-323» немедленно примет меры для отрыва. По данным разведывательного управления ВМФ и СФ и по анализу имевших место контактов с иностранными АПЛ было установлено, что все иностранные АПЛ, видимо, действуя по инструкциям НАТО, определив факт своего обнаружения, немедленно производят манёвр по отрыву, независимо от выполняемой задачи. Если командир «Конкэрора» рассчитывал, что и «К-323» немедленно начнёт отрыв, то он грубо ошибался.

По разработанным нами документам, командир нашей АПЛ, обнаружив иностранную АПЛ, начинает манёвр по занятию позиции слежения. И, в случае отрыва противника, осуществляет преследование его.

Командир «К-323» капитан 1 ранга Анохин В. В. действовал точно в соответствии с инструкцией — стремился занять позицию

слежения на кормовых курсовых углах АПЛ «Конкэрор», что ему и удалось.

Я уже говорил, что АПЛ проекта 671 в силу конструктивных особенностей подводной лодки имели радиус циркуляции примерно в 1,5—2 раза меньший, чем АПЛ США, Англии и Франции. И поэтому исход манёвра «собачья свадьба» всегда завершался в нашу пользу.

Вот и «К-323» выполняла манёвр слежения с кормовых курсовых углов цели. Но, к сожалению, В. В. Анохин маневрировал не всегда, как сегодня модно говорить, «адекватно» обстановке. По непонятным причинам он начинал, если можно так выразиться, «гарцевать»: развивал почему-то скорость до 18—22 узлов и на такой скорости пролетал над или под ПЛ противника. А так как глубины погружения АПЛ «Конкэрор» он не знал, то такой манёвр смертельно опасен для противника и для своего экипажа. Вот поэтому-то и продолжался взаимный контакт недолго, что-то около двух часов, и «Конкэрор» поспешил убраться в свои территориальные воды.

После потери контакта с АПЛ «Конкэрор» на возвращении в базу расчёт ГКП — старпом, штурман и начальник РТС — при составлении отчета нанесли на карту маневрирование своё и противника, и в полученной схеме дважды выявилось прохождение над противником.

Как потом мне рассказали старпом и начальник РТС, командир, увидев эту картинку, ногтем повел черту не над противником, а рядом, сказав: «Вот так было».

Схема маневрирования была переделана в соответствии с этим указанием, и уж под эту схему были переписаны данные ГАК в журнале гидроакустика. Формально получается, что виноваты старпом и начальник РТС — они переделывали документы, но ведь по указанию командира ПЛ.

Нас заинтересовал вопрос — почему командир «Конкэрор» изначально действовал не скрытно? Выходит, он знал о присутствии в районе «К-323». Я просмотрел записи в журнале гидроакустика за несколько суток до контакта с АПЛ «Конкэрор» и выявилась следующая ситуация.

За одни или двое суток до этого, маневрируя в районе, командир «К-323», обнаружив на приличной дистанции шум винтов эскадренного миноносца, решил проверить контакт в перископ.

Это не возбраняется нашими инструкциями, командир АПЛ имеет полное право подтверждать полученный контакт по гидроакустике наблюдением в перископ.

Но при выполнении этого манёвра первейшее и неукоснительное требование — соблюдение скрытности и особенно безопасности манёвра. Рекомендуется всплывать, по возможности, с кормовых углов цели и на дистанции не менее 60—70 кабельтов.

Командир «К-323» выполнил манёвр по-своему. Он догнал эсминец, прошёл мимо него с правого борта на дистанции 5—6 кабельтов, обогнал и в дистанции около 15 кабельтов почти прямо на носу эсминца всплыл под перископ. В вахтенном журнале «К-323» записан доклад командира ПЛ капитана 1 ранга Анохина В. В.: «море — дымка по пеленгу... градусов в дистанции 45 кабельтов видны надстройки эсминца».

Судя же по документам — записям гидроакустического и навигационного журналов, командир по фактической дистанции 15 каб. (а не 45, как записано с его слов), скорее всего, увидел заклёпки на форштевне эсминца. Представляю себя на месте командира эсминца — прямо под носом у себя обнаружившего наш ПЗНС-10.

Описанный манёвр всплытия под перископ для уточнения обстановки и обнаруженной цели показывает, что два года назад капитан 1 ранга Кетов Рюрик Александрович недаром ставил вопрос об отстранении Анохина В. В. от командования подводной лодкой из-за подобного маневрирования в Средиземном море.

Вернёмся теперь к вопросу о докладе в Москву в ответ на полученную телеграмму ГК ВМФ.

Как там стоял вопрос?

Доложить, кто за кем следил: наша «К-323» за «Конкэрором» или наоборот. Анализ показал, что следила все-таки «К-323», так как находилась преимущественно на кормовых курсовых углах цели и цель удалилась из района, а не мы. Так мы и доложили в штаб флотилии, а НШ флотилии контр-адмирал Михайловский Аркадий Петрович доложил в Москву. В Москву-то мы доложили, что «К-323» осуществляла слежение, а вот «как?» — это следовало тщательно разобрать и рассмотреть всем командирским составом дивизии.

И не только манёвр слежения, а весь период действий «К-323» в том районе. Ведь понятно, что после обнаружения перископа командир эсминца немедленно доложил на КП своего соединения.

На поиск, конечно, были вызваны «Нимроды» и даже, как видим, АПЛ «Конкэрор». Но действия командира нашей ПЛ были так, мягко скажем, неожиданны, что даже пришлось обращаться по дипканалам с просьбой увести АПЛ из района.

Нам на дивизии необходимо было тщательно проанализировать действия командира «К-323», выявить все положительные стороны и недостатки, дабы на разборе довести до всех командиров ПЛ и то, и другое.

Ничего нового в этом не было, так действовали, как говорится, испокон веков на всех соединениях кораблей нашего ВМФ. Но в данном конкретном случае дело осложнялось тем, что командир АПЛ «К-323» капитан 1 ранга Анохин В. В. не хотел признавать никаких ошибок, считал, что действовал правильно, так как ВрИО командующего флотилией контр-адмирал Михайловский А. П. одобрил его действия в своей телеграмме главнокомандующему ВМФ. Все наши доводы, что положительная оценка «К-323» дана в целом за поход по-нашему же, 3-й дивизии, докладу, а уж в деталях мы должны разобраться сами, чтобы на опыте его похода командиры наших АПЛ не допускали подобных ошибок, на него не действовали.

Пришлось проводить разбор похода ПЛ «К-323» в более жёстком режиме. На этом разборе на вопросы, чем была вызвана необходимость всплыть под носом у эсминца, проскакивать на большой скорости над ПЛ противника, вразумительных ответов получено не было. К этому времени контр-адмирал Воловик Ф. С. был назначен начальником штаба 1 флотилии, в командование 3-й дивизией вступил капитан 1 ранга Чернов Е. Д., который в своем заключении поставил все точки над і.

Но Василий воспринял все, как личную обиду на меня и на Евгения Дмитриевича, считая все негативные оценки придиркой с нашей стороны лично к нему. Пока готовился и проводился разбор, экипаж Анохина В. В. передал корабль 173 экипажу АПЛ под командованием капитана 1 ранга Соколова Валентина Евгеньевича и убыл в отпуск. И тут снова приезжает делегация из «Комсомольской правды» для изучения и освещения опыта службы подводной лодки «50 лет СССР». Командир дивизии, заместитель командира дивизии по политчасти капитан 1 ранга Дьяконский организовали встречу и пребывание делегации на высоком уровне. Посетили они лодку, встречались с экипажем. Знако-

мились с бытом подводников. Правда, через пару дней они разобрались, что лодка «50 лет СССР», но экипаж не первый. Объяснили, что у нас план, мы не имеем возможности нарушать режим использования экипажей, что вы немного запоздали...

Словом, обошлось всё нормально.

В прессе прошли материалы о ПЛ «50 лет СССР», но без уточнения об экипажах.

Я останавливаюсь на этом вопросе специально, так как командование дивизии неслучайно поторопилось с заменой экипажей.

Я уже выше уточнял, что и НШ 3-й ДиПЛ Чернов Е. Д. и я, если был на месте, то есть, в базе, а не в море, отрицательно относились к выдвигению «К-323» на звание «50 лет СССР», считая, что вместо светлого «маяка» мы можем получить всего лишь «коптилку». Вот и сейчас, в преддверии прибытия делегации, штаб дивизии проверил состояние ПЛ, экипажа и казармы. Евгений Дмитриевич в приватной беседе со мной признался, что опасается за положительный исход приёма делегации экипажем «К-323» и выходом из создавшейся ситуации считает скорейший прием «К-323» экипажем Соколова В. Е., что и было сделано.

И в дальнейшем как-то так получалось, что на всякие мероприятия по прославлению экипажа ПЛ «50 лет СССР» направлялся Василий Васильевич и члены его экипажа, а проверки или встречи с делегациями почему-то происходили при содержании ПЛ «К-323» экипажем капитана 1 ранга Соколова В. Е. Его даже на дивизии прозвали «экипаж 25 лет СССР».

Во второй половине года «К-323» под командованием Анохина В. В. выполнила второй поход на боевую службу в Средиземное море. За поход имелся кратковременный контакт с иностранной ПЛ в районе моря Альборан.

Ну, контакт так контакт. Кратковременным он был в связи с наличием высокого уровня биологических помех, что для того района характерно. Поэтому особого внимания этому эпизоду не придали. И, как оказалось, напрасно. С возвращением в конце сентября в базу экипаж приступил к сдаче ПЛ экипажу Соколова В. Е. А капитан 1 ранга Анохин Василий Васильевич, по-простому, Вася, сдавал должность командира ПЛ насовсем в связи с направлением на учёбу в Военно-Морскую академию на годичные курсы подготовки командного состава, в так называемую «Дубовую рощу».

Так как он считал себя «обиженным», а меня и комдива Е. Д. Чернова своими «недрузгами», то он после сдачи корабля готовился к отъезду в Ленинград и несколько дней в дивизии не появлялся. Комдив в это время был в море, я его замещал. Мы с начальником штаба дивизии капитаном 1 ранга А. Жуковым считали, что проводить ветерана дивизии, более пяти лет прослужившего в должности командира АПЛ проекта 671, так просто, втихую мы не имеем никакого права. Вышли с ходатайством в вышестоящую инстанцию.

Был издан приказ командующего 1 флотилии и приказ командира дивизии. Дня за два до убийства Васи в Ленинград мы послали за ним офицера с приглашением прибыть в штаб дивизии.

Не знаю, что он там думал, направляясь в штаб, но к его приезду на плацу был построен весь личный состав дивизии во главе со штабом. По прибытии капитана 1 ранга Анохина Василия Васильевича я перед строем произнёс соответствующую речь, зачитал приказы командующего флотилией и командира дивизии с объявлением благодарности за образцовую службу и вручил ему подарки. Затем выступил Толя Жуков, пожелал Васе дальнейших успехов в службе.

Вася то краснел, то бледнел, но в итоге произнёс ответную речь и поблагодарил командование флотилии, дивизии и весь личный состав за тёплые проводы и пожелания. Видимо, всё-таки понял, что мы ему никакие не «недоброжелатели». Во всяком случае, при последующих встречах все обстояло нормально: «Саня — Вася» и т. д.

Но, к сожалению, на этом история с АПЛ «К-323» и её командиром В. В. Анохиным не закончилась. 4 или 5 ноября за подписью НГШ ВМФ адмирала Н. Сергеева на флот поступает телеграмма: «По достоверным данным при постановке в док в Неаполе на винтах ПЛАРБ США обнаружены следы обшивки советской АПЛ. По нашим данным, в столкновении участвовала «К-323», и далее шли координаты ... разобраться и доложить». Вот и выплыл тот самый кратковременный контакт в море Альборан. Немедленно создаётся комиссия в составе заместителя начальника ЭМС 1-й флотилии капитана 1 ранга Леонарда Никитина, меня и заместителя начальника отдела противолодочной борьбы СФ капитана 1 ранга А. Троицкого.

«К-323» в это время стояла в доке в Росте.

Мы с Леонардом Никитиным срочно отправляемся на машине в Росту, туда же из Североморска направляется А. Троицкий. Все встречаемся у проходной СРЗ-35, идём в док. АПЛ к этому времени принял основной экипаж после 173-го экипажа. Прежний командир убыл в академию, новый ещё не прибыл.

Встретил нас и сопровождал дежурный по ПЛ командир БЧ-1 капитан-лейтенант Кичев. Приглашаем в группу осмотра докмейстера и начинаем осмотр корпуса лодки.

Отмечаем всякие царапины от кормы на резине, начиная с верхней палубы, хотя знаем почти точно, что нужное нам место находится в носовой части. Ничего особенного нет. И вот мы по лесам подходим к обтекателю ГАК «Рубин».

Перед нами открылась уникальная картина, запечатлевшаяся у меня навсегда. Попробую описать. Сферический обтекатель ГАК «Рубин» из титана окрашен железным суриком, и вот где-то выше середины полусферы четыре, если можно так сказать, «мазка» полукругом. Верхний «мазок» слева начинается шириной сантиметров 15 и идёт вправо дугой, постепенно сужающейся до 4—5 см. Протяженность этой дуги около двух метров, по всей ширине краска содрана и обшивка вдавлена внутрь до 1—2 см. Ребра обшивки очень частые, и на некоторых заклёпки выдраны, образовались небольшие отверстия — штук 5, а на закраинах отверстий — позеленевшие кусочки бронзы, видимо, от винта ПЛАРБ. Каждый нижний мазок или задира короче и шире верхнего и с меньшей глубиной вогнутости обшивки, отверстий на них уже нет. Самый нижний имеет длину около полуметра, а начальную ширину — 25—30 см. Если можно так выразиться, винты ПЛАРБ «побрили» бороду нашей АПЛ. Винт вращался довольно медленно, и поэтому «лезвиями» оказались четыре лопасти винта. В общем, «филигранная работа».

Я тщательно, насколько было возможно, срисовал картину увиденного в блокнот, провёл замеры параметров: длины, ширины этих вмятин, расстояний между ними и отметил всё на рисунке. Леонард Никитин отковырял кусочек позеленевшей бронзы, и пошли наверх. Смотрим вахтенный журнал за это время. Вахтенным офицером стоял в момент столкновения командир БЧ-3, кстати, приписной, взят на выход из другого экипажа. Запись его рукой гласит: «слышны удары в носовой части корпуса, дан задний ход».

Рукой командира запись зачёркнута, и надписано: «Обнаружена вибрация носовой части корпуса от кильватерной струи цели». Но что может ответить штурман?

Возвращаемся в штаб флотилии в Западную Лицу по зимней дороге. Командующий флотилией контр-адмирал А. П. Михайловский предложил нам подготовить текст ответной телеграммы Командующему СФ. А перед нами дилемма: что нужно Главному Штабу ВМФ? Подтверждение версии столкновения или наоборот? Работали мы минут сорок и сочинили «документ», как писал в своих рассказах Л. Соболев, автор «Капитального ремонта», в виде «финта с двойным хлюстом», когда содержание документа не понимает не только тот, кто получает и читает, но и тот, кто его написал. На двух страницах текста среди описания всех имеющихся на корпусе выбоин, царапин и сколов, где-то в середине сокрылась фраза: «В носовой части ПЛ имеются следы касания вращающегося бронзового тела»... принесли и положили на стол А. П. Михайловскому.

Тот читал, читал, а потом с возмущением спрашивает: «Что вы тут намудрили, Никитин, Евдокименко? Напишите сразу, было столкновение или не было».

Мы вышли в коридор. Леонард спрашивает меня: «Ты будешь писать, что столкновения не было?»

Я говорю: «Нет».

Он: «И я нет».

И мы пошли — он с кусочком бронзы к Михайловскому, а я с рисунком-схемой к НШ флотилии контр-адмиралу Воловику. Оба докладываем, что мы видели: Леонард в подтверждение виденного положил на стол бронзовый кусочек, я перед Фёдором Степановичем положил схему и всё объяснил.

Оба начальника после этого сами засели за составление ответа. Коротко сообщили, что столкновение было. А мы быстро разошлись по своим делам. Я и Леонард ушли в море наработку задач боевой подготовки, Саша Троицкий уехал в Североморск.

Окончание всей этой истории я узнал значительно позже, когда служил в штабе флота. Как-то разговор коснулся этой темы, и А. Троицкий спрашивает: «А ты знаешь, чем все это кончилось?»

Я отвечаю, что не знаю.

Оказалось, что на следующий день Командующий флотом адмирал Егоров Г. М. улетал в Москву, и на аэродроме почти у трапа ему вручают нашу телеграмму. Он прочитал и возмутился неимоверно: «Какое столкновение? Троицкий, в чём дело?»

«Мне стало всё ясно, — говорит Саша, — и я направился опять в док уже один, так как вы оба были в море. Не заходя на лодку, пошёл к докмейстеру: «Дайте мне акт докового осмотра!»

Принесли акт — в нём никаких записей о пробоях и разрушениях корпуса нет. На основании этого документа я и доложил, что факт столкновения АПЛ «К-323» с иностранной подводной лодкой не подтвердился».

8.4. РАБОТА В КОМИССИЯХ

Характерной особенностью должности заместителя командира дивизии является то, что при проведении различных испытаний и проверок, требующих создания различного рода комиссий, председателем этих комиссий назначается, как правило, замкомдива. Вот и мне в течение 1972—1974 годов пришлось неоднократно возглавлять такие комиссии. Работа некоторых из них, по-моему, представляет определённый интерес.

В середине 1972 года на 3-ю дивизию прибыла группа научных сотрудников НИИ-3 (Минсудпрома) во главе с его директором неким Эмкиным. Цель — испытание созданного ими прибора по поиску и слежению за атомными подводными лодками.

При этом они ссылались на положительный опыт использования этого прибора на АПЛ ТОФа. Мы с Е. Д. Черновым вспомнили — в середине 1968 года на нашей флотилии проводились сборы противолодочников ВМФ под руководством Зам. ГК ВМФ Начальника управления БП ВМФ адмирала Г. М. Егорова. На них действительно выступал командир АПЛ проекта 675 ТОФ и с увлечением рассказывал, как он выполнял слежение на своей лодке за ПЛАРБ США и даже довел её до базы на Филиппинских островах. Я было заинтересовался этими возможностями, но Е. Д. Чернов охладил мой пыл: «Смотри, что-то

Георгий Михайлович особого интереса к этому не проявляет, значит, здесь что-то не очень ясное».

И вот, через четыре года такой прибор, изготовленный промышленностью, прибыл к нам, и нужно организовать проведение его испытаний. Командованием флотилии было принято решение установить аппаратуру на АПЛ «К-323», создать комиссию для проведения испытаний. О принципах действия прибора говорить не буду — ещё не время всё открывать. Но о ходе работы комиссии и её результатах за давностью сроков говорить уже можно, по моему мнению.

Установили прибор и начались выходы на испытания, которые совмещались с подготовкой лодки к выходу на боевую службу. В ходе испытаний выяснилось, что при работе в «контролируемых условиях» работа прибора имела положительные результаты. А когда начинался, как мы говорили, свободный поиск — ни обнаружить, ни тем более следить за АПЛ не удавалось.

Разработчики нервничали, но что поделаешь — отрицательный результат тоже результат. Разработчики добились у командования ВМФ разрешения завершить испытания во время похода на боевую службу. Нам, то есть, мне и Е. Д. Чернову, стали известны посулы Эмкина командиру «К-323» капитану 1 ранга В. В. Анохину: «Командир, если привезёшь из похода положительные результаты — получишь Героя Советского Союза».

А мы ему перед выходом сказали: «Вася, если пойдёшь на подлог, то можешь расстаться не только с должностью командира, но и попасть под трибунал».

Итоги похода «К-323» подтвердили отрицательные выводы нашей комиссии, мы выступили категорически против принятия этой аппаратуры в таком виде на вооружение ВМФ. Получился большой скандал, оказывается, этих приборов уже наклепили пять экземпляров.

Большие убытки.

Директора НИИ-3 Эмдина (или Эмкина, точно не помню) сняли с должности за запуск в производство продукции без выполнения требуемых НИОКР. Но главное в этом эпизоде был подрыв доверия к самой идее создания подобной аппаратуры. ГК ВМФ адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков до своего ухода в запас (осенью 1985 г.) так и не преодолел негативного отношения к этому вопросу.

А напрасно.

Дело в том, что ещё в ходе испытания прибора, созданного НИИ-3, к нам прибыла группа разработчиков из НИИ-24 ВМФ в составе капитана 1 ранга, создателя и автора прибора, и его помощников — капитан-лейтенанта и мичмана. Назначение их прибора было аналогично установленному на «К-323», но принципы действия были иные. Новая комиссия, опять председатель замкомдива. Аппаратуру установили на АПЛ «К-69», командир — капитан 1 ранга Миша Соколов. В ходе испытаний были получены положительные результаты. Недостатком было то, что аппаратура создавалась средствами НИИ-24, а не в заводских условиях. Поэтому всё выглядело хлипко, держалось, как говорится, на соплях, хотя и обнаружение, и слежение за АПЛ установить удавалось. Комиссия дала положительный отзыв о работе прибора. Было также принято решение продолжить испытание при выходе на боевую службу, что и выполнили.

Но из-за низкой надёжности изготовления прибора в лабораторных условиях, через неделю после выхода в море приборные датчики вышли из строя, и завершить испытания не удалось. Мы дали рекомендации о желательности доработки этого изделия. На это ушло аж девять лет.

По возвращении из вышеуказанного похода капитан-лейтенант получил психическое заболевание и был списан в запас. В связи с негативным отношением ГК ВМФ, видимо, доработка приборов шла тяжело, и через два года автор прибора (капитан 1 ранга из НИИ-24) умер. Таким образом, доработанный прибор в двух экземплярах поступил к нам на дивизию где-то в начале 1980-х годов и был установлен на двух подводных лодках проекта 671.

Командиры ПЛ хорошо освоили его, и в итоге в 1984 году (я уже был в должности Начальника Северного направления ОУ ГШ ВМФ) одна из них более двух суток следила за французской АПЛ, пока та не укрылась в территориальных водах Норвегии.

А в 1985 году в ходе поисковой операции «Апорт» «К-147» 671 проекта с указанным прибором обнаружила и в течение недели следила за ПЛАРБ США «Симон Боливар».

При этом ГК ВМФ Горшков С. Г. всё время сомневался в достоверности слежения, давал на АПЛ вводные, которые осложняли соблюдение скрытности слежения, но несмотря ни на что АПЛ

671-го проекта продолжала скрытное слежение за ПЛАРБ США и прекратила его только по приказанию командования ВМФ. Вот так необдуманное стремление получить быстрый результат на недоработанной аппаратуре приводит к компрометации передовых разработок науки и неоправданному затягиванию сроков их внедрения в жизнь.

Летом 1973 года я был назначен председателем комиссии по испытанию противолодочной торпеды СЭТ-65. На неё постоянно поступали жалобы, что не наводится она на подводные лодки. Я лично, ещё будучи командиром 289 экипажа на ПЛ «К-53», участвовал в состязательных стрельбах на приз ГК ВМФ: «Торпедная атака атомной ПЛ из положения слежения». На борту был руководитель стрельбы командир 3-й ДиПЛ капитан 1 ранга Воловик Ф. С.

Всё мы выполнили правильно: обнаружили цель, установили за ней слежение, вовремя получили сигнал и выполнили торпедную атаку двумя торпедами СЭТ-65. Ошибка в ЭДЦ по полям, но торпеды не навелись, поэтому атаку успешной не признали.

И вот теперь комиссии предстояло разобраться — наводятся или нет торпеды СЭТ-65 на цель.

Запланировано пять торпедных атак: три — под углом встречи 60, 90 и 120 градусов с отключённой системой наведения по вертикали и две — с включённой системой. Одна из них — последняя — двухторпедным залпом.

Прибыли на полигон. Погода идеальная. Штиль, солнце...

Стрельба, как в тире: курс, скорость цели и дистанция до неё известны. ГАК работает отлично, цель берёт с момента погружения. Выполнили все стрельбы. Ни одна торпеда ни на что не навелась — все прошли, как мы говорили, прямо, «как палки».

Выстрелил, не меняя курс, всплыл. И так же, не меняя курса, доходишь до точки всплытия торпеды. Вот она, голубушка!

Комиссия составила соответствующий акт. Но сделаны ли были какие-нибудь выводы — мне до сих пор неизвестно.

Я пытался выведать у начальника МТУ флота капитана 1 ранга Савицкого, а затем уже в Москве у начальника УПВ ВМФ контр-адмирала Г. Емелина — ничего они так и не сказали.

8.5. ОХОТА НА ВЫХОДЕ ИЗ БАЗЫ

Выходе организации поиска и слежения за ПЛАРБ возникла идея об организации слежения за ПЛАРБ США при выходе их на патрулирование из ВМБ Холи-Лох.

В связи с особенностями рельефа дна, ПЛАРБ США следовала из Холи-Лох в тёмное время суток в надводном положении до точки погружения (глубина места более ста метров). Великобритания имела трехмильную зону территориальных вод, и район погружения ПЛАРБ располагался вне этой зоны. В этом же районе постоянно находился наш разведывательный корабль.

Вот и было решено спланировать операцию, в ходе которой наш РЗК, обнаружив выходящую ПЛАРБ, наводил на неё нашу противолодочную АПЛ таким образом, чтобы к моменту погружения противника наша АПЛ уже занимала назначенную позицию слежения. Разработали соответствующий план и методику выполнения этого маневра. Провели несколько тренировочных учений в море.

Убедились в реальности успешного выполнения данного мероприятия.

И где-то в первой половине 1973 года был спланирован поход АПЛ «К-314» нашей дивизии под командованием капитана 2 ранга Валерия Гонтарева. Старшим на выход был назначен замкомдива. Все, возможно, было бы успешным, если бы командование флота или, возможно, ВМФ, не решило подкрепить силы, участвующие в операции. В район подхода к Холи-Лох был направлен второй РЗК, в район Шетландских и Фарерских островов — БПК.

Всё это насторожило противника. Их разведка тоже ведь не дремлет. В итоге наше девятисуточное маневрирование «в засаде» (а что это не так просто и какого нервного и психологического напряжения оно стоило экипажу ПЛ, особенно его командиру, можно понять, взглянув на карту и увидев, на каком пяточке приходилось нам вертеться, сохраняя полную скрытность) оказалось безрезультатным. Наш вероятный противник впервые нарушил графики патрулирования и ПЛАРБ в море не вывел. Как потом мне говорили в разведуправлении, такого не наблюдалось за все

предыдущие двадцать с лишним лет. Пришлось возвращаться нам ни с чем.

Зато на обратном пути нам удалось отыгаться на тех самых БПК и ЭМ, которые участвовали в этой операции. Мне до сих пор не понятна их роль, кроме демаскировки они нам ничем помочь не могли. Из этих кораблей составили ОБК, а АПЛ «К-314» было приказано занять район и, при прохождении этого отряда через него, атаковать торпедами (условно), осуществлять слежение и целеуказание. Валера Гонтарев был энергичным, я бы даже сказал, лихим командиром и блестяще справился с этим заданием.

Вторая попытка зацепить ПЛАРБ на выходе из ВМБ Холи-Лох была предпринята в декабре 1973 года при выполнении задач боевой службы АПЛ «К-438» с экипажем капитана 1 ранга Соколова В. Е. Поход для меня был несколько необычным, поэтому остановлюсь подробнее на нём. Осенью 1972 года в состав экипажа капитана 1 ранга Соколова В. Е. на должность командира ЭНГ был назначен выпускник Тихоокеанского ВВМУ лейтенант Бондаренко, как оказалось, сын адмирала Г. В. Бондаренко — Зам. ГК ВМФ — начальника БП ВМФ. На дивизии проходило службу немалое число потомков высокопоставленных начальников. Но с Бондаренко — особый случай. Он почему-то попадал во всякие неприятности на берегу, имел большие пререкания с комендантской службой. Но самое неприятное — он не стеснялся заявлять о своем отце в беседах и разговорах в офицерской среде, типа: «Ты, штурман, станешь командиром, но после меня...»

Или приходит ко мне мой бывший замполит на «К-370» капитан 2 ранга В. Сапожников. Рассказывает, что прикомандированный на время готовности к экипажу лейтенант Бондаренко заявил в частной беседе командиру ПЛ капитану 1 ранга Валере Морозову: «Я знаю, товарищ капитан 1 ранга, о вашей склонности к спиртному. Но я пока не буду докладывать об этом папе», и дальше в том же духе... Это вызывающее хамство создает ненормальную обстановку в среде офицеров, помогите.

И вдруг, о радость. Лейтенант Бондаренко лишён допуска по форме 1. Он в очередной раз нахамил проверяющему из особого отдела вышестоящего штаба, тот затребовал личное дело лейтенанта — и конец службе на АПЛ. Его перевели на дизельную лодку 641-го проекта в Лиинахамари.

Я уже в дальнейшем специально посмотрел это личное дело и обнаружил уникальную характеристику-аттестацию командира роты на выпускника ТОВВМУ, и там, среди ряда «достоинств», обнаружил такую запись: «Курсант Бондаренко организовал группу «любителей подводной службы», где предлагал захватить атомную ПЛ и уйти на ней в США, там, мол отношение к подводникам на порядок выше, чем у нас».

Казалось бы — все нормально, избавились от «возмутителя порядка». Но перед выходом на боевую службу ко мне прибегает командир экипажа Валентин Евгеньевич и его замполит: «Помогите, безобразия! К нам назначают штурманом Бондаренко!»

А я с ними иду в море старшим на борту. Звоню в управление кадров штаба флота Виталику Торопову (зам. Начальника Управления, вместе командовали дизельными лодками на 25 бригаде, дружили семьями). Он мне говорит: возьми личное дело ст. лейтенанта Бондаренко и почитай. Возвращается он потому, что его отец побывал на приёме у председателя КГБ Андропова по личному вопросу, и Андропов разрешил восстановить допуск сыну адмирала. Когда же старшему лейтенанту Бондаренко стали предлагать должность на дизельной ПЛ, он наотрез отказался и потребовал выполнения выводов в его аттестации.

Я взял личное дело и в нем нашел аттестацию, написанную командиром экипажа АПЛ капитаном 1 ранга Соколовым В. Е., в выводах которой его рукой было написано: «Достоин назначения на должность командира БЧ-1 крейсерской АПЛ».

Схитрил Соколов, решил, что из экипажа офицера убирают особисты, и чтобы не испортить отношения с папой-Бондаренко он даст положительную характеристику сыну. Когда в управлении кадров разобрались, в чём дело, то и назначили Бондаренко к тому командиру, который его так аттестовал. Я пригласил к себе замполита экипажа, открыл аттестацию с выводами и спросил — как же это сочетается с их криками о помощи? Замполит страшно удивился, так как увидел аттестацию впервые. Я отдал ему личное дело старшего лейтенанта Бондаренко и предложил разобраться на экипаже самим.

Примерно за месяц — полтора до выхода на дивизии побывал по каким-то надобностям помощник командующего СФ вице-адмирал Ильченко Юрий Анатольевич, бывший подводник,

хорошо знакомый Е. Д. Чернову и мне. В ходе беседы мы обрисовали тяжёлое положение в организации боевой подготовки экипажей (двенадцати лодок и семи вторых экипажей) в связи с двухмесячным отрывом комдива, его заместителя и НШ при выходе на боевую службу. Нельзя ли организовать досрочный отзыв старшего на борту ПЛ, хотя бы на месяц. Ю. А. Ильченко согласился с этим и предложил старшему начальнику, находящемуся на борту АПЛ на боевой службе, убедившись в готовности командира ПЛ самостоятельно продолжать выполнение задач боевой службы, донести об этом на КП флота, и тогда вопрос с отзывом может быть решен положительно.

В начале декабря АПЛ «К-438» с экипажем Соколова В. Е. вышла на боевую службу. И первая боевая задача — засада у Холи-Лох. Заняли позицию и начали маневрировать согласно плану операции. Но и на этот раз чем-то было встревожено командование ВМС США. ПЛАРБ вышла в море днём. Шла в полупогруженном положении. Её прикрывали танкер и буксир. И время выхода, и «силы прикрытия» были совершенно необычны. Данные наведения на ПЛ были получены с большой задержкой по времени. Поэтому, несмотря на бросок на большой скорости (более 22 узлов) к точке погружения ПЛАРБ мы прибыли с опозданием. Она к тому времени погрузилась и ушла.

Поиск в районе результатов не дал. Таким образом, и вторая попытка поймать ПЛАРБ США на выходе из базы окончилась безрезультатно.

Но на этом командование СФ не успокоилось. В 1975 году была проведена третья по счёту операция по поиску ПЛАРБ на выходе из Холи-Лох. Её выполняла АПЛ «К-306» под командованием капитана 1 ранга Эдуарда Гурьева. Командир грамотный, умный, прекрасно подготовленный. Он был у меня штурманом. В это время я уже служил в штабе СФ заместителем начальника УБП. Начальник отдела ПЛО штаба флота капитан 1 ранга В. Звездовский, зная, что я был участником предыдущих операций, решил посоветоваться со мною, как лучше организовать поиск. Я объяснил, что противолодочная АПЛ не может постоянно находиться непосредственно у точки погружения ПЛАРБ. В целях сохранения скрытности вынуждена маневрировать, при этом удаляясь на достаточно большое расстояние. Отсутствие скрытной звукоподводной связи не позволяет РЗК оповещать лодку об обнаружении

выходящей ПЛАРБ и данных наведения непосредственно, а только по радио на сеансах связи, что и привело к запозданию «К-438». Предложил, как средство хоть какого-то повышения вероятности наведения ПЛАРБ, разведывательному кораблю с обнаружением выходящей лодки произвести подводный взрыв каким-либо средством.

Противолодочная АПЛ, услышав взрыв, немедленно следует к точке погружения ПЛАРБ противника. Я думал, что мои рекомендации будут проверены в море на предварительных учениях.

Но, к сожалению, ошибся.

На время операции «К-306» капитан 1 ранга В. Звездовский прибыл на борт РЗК, имея с собой взрывное устройство на 40—45 кг тротила. На этот раз операция развивалась по классической схеме. Гурьев вовремя обнаружил выходящую ПЛАРБ, занял позицию слежения. ПЛАРБ погрузилась, «К-306» у неё в кормовом секторе держит цель на постоянном пеленге.

И в это время «ба-бах!!!» — это В. Звездовский бросил свой «звуковой ориентир». Акустики схватились за уши. Пару минут замешательства, но вот всё утихло. Пеленг на ПЛАРБ постоянен. Не учли только, что ПЛАРБ тоже среагировала на взрыв, отвернув для прослушивания обстановки в район взрыва, к несчастью, в ту сторону, где находилась «К-306». И постоянство пеленга в данном случае свидетельствовало не о сохранении позиции слежения, а о сближении обеих лодок вплотную. Через пару минут «К-306» ударила носовой частью в борт ПЛАРБ, которая тут же всплыла в надводное положение и вернулась в базу.

«К-306» также вернулась домой. Строго говоря, Гурьев выполнил задачу — патрулирование ПЛАРБ было сорвано. Но наше командование этот результат не считало удовлетворительным. Соответственно, состоялся «разбор полётов» с раздачей фитилей. На этом и закончились попытки поймать ПЛАРБ на выходе из базы.

Вернусь к походу «К-438» с экипажем капитана 1 ранга Соколова В. Е. По окончании неудачного поиска у Холи-Лох лодке поставлена задача на патрулирование в Средиземном море. После прохода Гибралтарским проливом я донёс на КП флота о готовности капитана 1 ранга Соколова В. Е. к самостоятельному выполнению задач боевой службы. В ответ получили приказание

следовать в точку встречи с БПК «Николаев», где мне надлежало перейти с лодки на борт БПК.

Встреча произошла вечером в удалённом районе, после всплытия к борту АПЛ подошел катер, и на нём я ушел на БПК «Николаев» — головной корабль проекта 1134Б. Основное отличие от 1134А — газотурбинное движение, позволяющее ему ходить без дозаправки в течение месяца. Командиром корабля оказался мой земляк, белорус из Минска. Звали его Костя, фамилию сейчас не вспомню. На борту старший — начальник штаба бригады надводных кораблей. Мы познакомились, встретили они меня прекрасно. У меня всё время зрела мысль — посмотреть, как я буду выглядеть с бородой. Вот на этом выходе я эту задумку выполнил. За месяц отрастил приличную бородку. На голове у меня волосы мягкие, тонкие, прямые и светлые. А борода получилась чёрной, толстый волос, да ещё завивается, с левой стороны белая прядь, а усы светлые. Вот в таком экзотическом виде я появился на борту БПК «Николаев», который перед этим провел заключительный этап госиспытаний — проверку на мореходность. Для этого пришлось выйти в Атлантику и походить в штормовую погоду (6—7 баллов). Сейчас корабль возвращался в Севастополь. Его и завернули с маршрута для встречи с «К-438», чтобы попутно доставить меня в Севастополь. Проход проливов Босфор и Дарданеллы был заказан с резервом времени в десять суток, поэтому командованием Средиземноморской эскадры было принято решение этот срок переждать, стоя на якоре в точке № 3 (у побережья Туниса). Туда мы и направились.

Переход занял сутки. Командир БПК был удивлён отсутствием слежения со стороны кораблей 6-го флота США.

Он говорил, что как только его корабль появляется в Средиземном море, за ним постоянно ведётся наблюдение.

И на этом выходе за ним постоянно следовал крейсер «Колумбус» (типа «Олбани»), но только до Гибралтарского пролива.

А тут мы идём одни. Поздно вечером, при подходе к месту якорной стоянки, нам повстречался итальянский тральщик, который даже осветил нас прожектором. Костя возмутился: «Вот нахал, ну теперь жди наблюдателей!»

Пришли в точку № 3, стали на якорь, всё спокойно.

Но рано утром он приглашает меня на мостик: «Смотри», — на горизонте завеса чёрного дыма — на всех парах к нам несётся «Колумбус». Подойдя кабельтов на десять, он дал два круга вокруг стоящего на якоре БПК «Николаев», чтобы убедиться, что это именно он. Командир БПК (я буду просто звать Костя) высказал предположение, что «Колумбус» ждал его после возвращения. Не мог же он знать о полученном приказании на встречу БПК и АПЛ. Вот и вышло так, что «Николаев» не шёл параллельно африканскому побережью, а свернул на северо-восток, принял на борт пассажира и из точки встречи пошёл на юго-восток. Таким образом, он как бы обогнул точку ожидания «Колумбуса».

С погодой нам повезло: январь месяц, а на палубе все в рубашках, солнце, тепло, хоть загорай. Можно заняться ловлей рыбы — ставриды и скумбрии, которую тут же и коптят. На корабле своя самодельная коптильня и даже ольховые опилки боцман запас.

Но полного отдыха не получилось.

На второй или третий день поступило приказание из Главного штаба ВМФ: «АПЛ «К-1» обнаружила за собой слежение иностранной атомной подводной лодкой. Командиру эскадры обеспечить отрыв «К-1» от слежения».

Командир эскадры адресует это приказание начальнику штаба надводных кораблей на БПК «Николаев». Тихая паника. Костя мне по секрету сообщил об этом, говорит: «Мы не имеем ещё практики взаимодействия с атомными подводными лодками».

Я предложил начальнику штаба следующее: «У вас имеется четыре малых противолодочных корабля (МПК) с гидроакустическими станциями «ОКА» и БПК «Николаев» с ГАС «Титан-2». Назначьте командиру ПЛ «К-1» маршрут движения — курс, скорость и время прохождения заданной точки. А впереди по курсу выставьте завесу из четырёх МПК с «Окой», а за ней на дистанции, не мешающей работе шумопеленгаторных станций МПК, маневрирует БПК «Николаев» на рубеже поиска с работающим «Титаном-2».

На борту БПК имелся противолодочный вертолёт. Лётчик вертолёта предложил удлинить завесу постановкой радиогидроакустических буёв на её флангах, и тогда завеса получилась протяжённостью до 30—35 миль. После прохождения «К-1» через центр завесы в течение часа продолжать поиск, если обнаружится сле-

дящая АПЛ противника, немедленно организовать её преследование — АПЛ противника вынуждена будет уклоняться, а «К-1» по Вашей команде начнёт манёвр отрыва. Если же контакта со следящей АПЛ противника не будет — повторить манёвр с выставлением поисковой завесы. Если и после прохождения «К-1» под второй завесой контакта со следящей АПЛ противника не будет установлено, считать, что она уклонилась от обнаружения, отрыв «К-1» от слежения обеспечен. Дать команду командиру «К-1» на дальнейшее движение с изменением курса на 60—80 градусов. БПК «Николаеву» отвернуть от курса уклонения АПЛ на 90 градусов, следовать со скоростью 12—14 узлов и вести ложные переговоры по звукоподводной связи, имитируя сопровождение АПЛ «К-1».

Мои предложения были приняты, штаб бригады подготовил план проведения операции и доложил по команде. План был утверждён, даны необходимые указания командиру АПЛ «К-1». В назначенное время корабли снялись с якорей и приступили к выполнению плана.

Всё получилось как нельзя лучше. Корабли только успели занять места и опустить антенны гидроакустических станций, как установили контакт с «К-1», шедшей указанным курсом и скоростью. После прохождения завесы с «К-1» был установлен гидроакустический контакт с БПК «Николаевым». Следящая иностранная АПЛ обнаружена не была.

Через час корабли подняли антенны ГАС и скачком сменили позиции. Вторично был получен контакт с «К-1», иностранная АПЛ вновь не была обнаружена.

Командир группы надводных кораблей посчитал, что «К-1» от слежения оторвалась, и приказал ей следовать курсом 170 градусов в течение двух часов, а далее следовать по своему плану. БПК «Николаев», следуя курсом 80 градусов, имея скорость 12 узлов, начал переход к Черноморским проливам, ведя ложные переговоры по звукоподводной связи. Через некоторое время над нами появился противолодочный самолёт ВМС США «Орион». В течение почти десяти часов он патрулировал рядом с БПК, выставял радиоакустические буи. Видимо, считал, что АПЛ «К-1» следует под нашим прикрытием. Так я совершенно случайно поучаствовал в обеспечении действий АПЛ «К-1» из нашей первой флотилии.



Возвращение с боевой службы. Борода — шок для семьи!!!

Далее переход проходил спокойно. Я в первый и, видимо, в последний раз в жизни прошёл через Дарданеллы, Мраморное море, где мы разошлись с группой ракетных катеров турецких ВМС, затем через Босфор. Полюбовался мостом через пролив в Константинополе. По прибытии в Севастополь — в самолёт и через Минск, где продемонстрировал свою бородатость родственникам и друзьям, — в Килп-Ярв. А далее — домой, покрасовался перед женой и дочерьми, запечатлев на фото, бороду сбрил. Таким образом, в штаб дивизии явился в обычном облики. Так закончился мой последний поход на боевую службу, на которой мы всё же сэкономили 25 суток для работы на дивизии.

8.6. ИНСПЕКЦИЯ МО СССР В 1973 ГОДУ

В самом начале 1973 года вице-адмирал Шаповалов В. С. (наш любимый «папа-Шапа») был назначен начальником командного факультета ВМА. Командующим 1-й ФлПЛ назначен контр-адмирал Михайловский А. П. Начальником штаба флотилии — наш Фёдор Степанович. Командиром 3-й ДиПЛ — капитан

1 ранга Чернов Е. Д., а начальником штаба к нему — капитан 1 ранга Анатолий Жуков. Вот в таком составе командование нашей славной дивизии приступило к выполнению планов боевой подготовки в новом учебном 1973 году.

Всё прекрасно, но внезапно заболел Фёдор Степанович. Его даже отправили в Ленинград в госпиталь ВМФ на проспекте Газа. Мы, конечно, беспокоились, но никто толком ничего не говорил, одни слухи. А тут ещё эта инспекция.

В апреле 1973 года Северный флот подвергся проверке Инспекцией МО под руководством маршала Москаленко К. С. От нашей дивизии в инспекторской проверке участвовала «К-69» под командованием капитана 1 ранга Михаила Соколова.

Лодке была поставлена задача: выполнить торпедную атаку по отряду боевых кораблей (ОБК) в Норвежском море (торпедой 53-56В — дальность хода 6000 м — с установкой на потопление после прохождения дистанции, главная цель — крейсер), после чего занять позицию на противолодочном рубеже в западной части Баренцева моря с целью недопущения прорыва подводных лодок «противника», следующих в западном направлении. Старшим на поход был назначен заместитель командира 3-й ДиПЛ, то есть, я.

Назначенный район поиска ОБК заняли своевременно. ОБК (крейсер в охранении трёх эсминцев) обнаружили где-то за 60—80 миль, донесли на КП флота об обнаружении «противника» и 3—4 часа сновали вдоль юго-западной границы назначенного района в ожидании подхода ОБК до дистанции, позволяющей выполнить атаку торпедой с дальностью хода, как я уже говорил, шесть километров. Элементы движения цели (ЭДЦ) — курс, скорость, дистанции — были определены минут через двадцать после получения гидроакустического контакта, и далее корректировался только курс, так как «противник» шёл противолодочным зигзагом. Поэтому, как только крейсер подошёл на дистанцию, позволяющую торпедой дойти до цели (угол встречи 60—70 градусов, Д — 35 каб.), торпедный аппарат с практической торпедой уже был готов к стрельбе.

Командир ПЛ скомандовал: «Торпедный аппарат Товсь!», а в ответ из первого отсека поступает доклад: «Не открывается передняя крышка ТА №...» (в котором находилась практическая торпеда).

Вот это ребус!

Возились, возились с этой крышкой — не открывается и всё. Надо сказать, что экипаж «К-69» был одним из опытнейших на дивизии. Старшина команды и командир отделения торпедистов — мичманы, оба имеют звание «мастер» по своей специальности. Поэтому с этой стороны не ожидалось никаких «сюрпризов».

А тут!

В чём же дело?

Оказывается, на переходе морем торпедисты решили проверить регулировку каких-то тяг на торпедном аппарате, а в итоге так «подрегулировали», что передняя крышка ТА не смогла открыться. Командир ПЛ Миша Соколов в ярости высказал всё, что думал, этим «мастерам» вкуче с командиром БЧ-3 и дал на устранение неисправности не более двадцати минут. Но цель-то (крейсер) уходит.

Скорость ОБК была что-то около 18—20 узлов (сейчас уже не помню). Мы дали 28 узлов и на этой скорости следовали вместе с ОБК, стремясь удерживать лодку на позиции залпа. Примерно через десять—пятнадцать минут из первого отсека поступил доклад: «Неисправность устранена!»

Немедленный разворот навстречу цели — крейсер на дистанции около 25 каб., угол встречи порядка 75—80 градусов — «Товсь!» «Пли!» — «Торпеда вышла!»

«Слава богу», как говорится. Отскочили миль на двадцать в сторону, донесли на КП и ринулись догонять ОБК и, пока он проходил нашу позицию, выполнили ещё несколько торпедных атак пузырьём по крейсеру и эсминцам, выдавая целеуказания на КП флота до потери гидроакустического контакта. Вот так учит жизнь — оказывается, иметь мастеров своего дела в составе экипажа ещё недостаточно, чтобы быть уверенным в безукоризненности их действий. Самоуверенность и зазнайство могут привести к печальным результатам.

Перешли в район противолодочного рубежа, заняли назначенную позицию, начали поиск. По имевшимся «разведанным», прорываться должны были атомные подводные лодки 670 и 667А проектов.

Через некоторое время получили гидроакустический контакт с АПЛ, определили ЭДЦ, выполнили условно торпедную атаку. По поведению цели считали себя необнаруженными. Классифи-

цировали цель как АПЛ 670-го проекта. Начали маневрирование для занятия позиции слежения на кормовых курсовых углах цели.

Вдруг на месте цели раздался какой-то невероятный грохот. Решили, что лодка поставила гидроакустическую помеху (типа МГ-34). Значит, всё-таки мы обнаружены, под прикрытием помехи «противник» начал отрыв от обнаружения и слежения. Немедленно увеличиваем ход, ложимся на курс занятия позиции за помехой. Вот она уже за кормой у нас — разворачиваемся — грохот продолжается, но шумов АПЛ нигде нет.

После выполнения нескольких манёвров в том же духе отошли от этого «прибора помех» и продолжили поиск. Эта АПЛ 670-го проекта шла на боевую службу, поэтому на разборах этих учений её командир не участвовал, и я так и не смог узнать, что за «прибор помех» был применён.

И лишь через несколько лет в какой-то беседе в компании ребят-подводников, кажется, старпом или помощник командира этой ПЛ, когда речь зашла о той инспекторской проверке 1973 года, рассказал, что они решили для скрытности прорыва рубежа перейти на движение под водомётами. Так вот оно что! Это водомёты ревели так, что заглушили всё вокруг. Поэтому-то мы и не могли обнаружить шум винтов АПЛ.

Вот это скрытность!

Шедевр!

А так как скорость движения АПЛ под водомётами не превышала трех узлов, вот мы и бегали вокруг неё, что называется, «вхолостую». Но, значит, этот рёв водомётов так глушил собственный гидроакустический комплекс, такие ему создавал помехи, что они так нас и не обнаружили! Я со смехом рассказал об этом «опыте» скрытного прорыва.

По возвращении в базу — разбор действий сил на учениях. Он проводился в Полярном в конференц-зале бывшего штаба подводных сил Северного флота (в дальнейшем — штаб Кольской флотилии). Адмиралы-инспекторы очень были удивлены возможностью АПЛ 671 проекта следить за надводными кораблями на таких больших скоростях. Оценку действий «К-69» на учениях дали положительную. Как говорится в том курсантском анекдоте, «Подход — пять, ответ — два, отход — пять. В общем, оценка — три».

Так и нам: первая атака — 2. вторая — 5, действия на противолодочном рубеже — 5, общая оценка — 4.

По окончании инспекции мне был запланирован отпуск. Ехали мы через Ленинград и решились с Риммой навестить Фёдора Степановича в госпитале после операции. Уже на проходной госпиталя мы почуяли что-то неладное. Когда в разговоре с дежурным мы назвали фамилию Федора Степановича, присутствовавшая при этом пожилая санитарка так заахала и тихонько запричитала, что нам стало не по себе. Решили сначала найти лечащего врача или начальника хирургического отделения. Нам повезло — начальник этого отделения как раз и повстречался на пути. Мы объяснили, кто мы и откуда и попросили разъяснить ситуацию с Федором Степановичем. Он ответил, что не может нам назвать болезнь, но положение очень серьёзное. На вопрос, что можно ему передать из продуктов, ответил: «Всё можно!»

В палате мы увидели лежащего Фёдора Степановича, как всегда бодрого и весьма возбуждённого. Он считал, что у него была язва, и вот её вырезали. Как он говорил: «Воловики — как негсибаемые, их на куски разрежь, все равно срastутся».

Так мы и уехали, ни в чём точно не уверенные.

После возвращения из отпуска Женя Чернов по секрету сказал мне, что с Фёдором Степановичем всё очень плохо. Никакая у него не язва, а рак поджелудочной железы. При операции вскрыли и тут же, ничего не делая, зашили. Посетовали, что помочь ничем не можем, но текучка и морские дела закрутили нас крепко.

Где-то в конце июня или начале июля мне предложили занять должность командира 17-й ДиПЛ в Гремихе.

Я согласился.

Как мне объяснил Е. Д. Чернов, Фёдора Степановича срочно переводят в Ленинград в Госприемку, где сравнительно быстро он получит неплохое жильё для семьи из четырёх человек. Вместо него НШ 1-й ФлПЛ назначается командир 17-й ДиПЛ Коля Шашков, мой большой приятель. Я же вместо него. Вместо меня назначается командир одного нашего экипажа капитан 1 ранга Егор Томко. Всё стало понятно.

Спустя некоторое время нас с Егором пригласили на Военный Совет СФ. Повёз нас в Североморск представлять на Военном Совете командующий флотилией контр-адмирал Михайловский А. П. Во дворе штаба флота Аркадий Петрович, выйдя из

машины, предложил мне задержаться на несколько минут для беседы. Отойдя в сторонку, он мне сообщил, что мне могут предложить должность не командира 17-й ДиПЛ, а нашей 3-й или даже начальника штаба нашей флотилии. Я удивился и выразил большое сомнение в такой возможности.

Он посоветовал мне не соглашаться на должность НШ 1-й ФЛПЛ, так как, не пройдя должности командира дивизии, очень трудно будет работать в его штабе. Как, например, сейчас Рудольфу Голосову (он в это время командовал 11-й ДиПЛ). Я не совсем понял насчёт Р. Голосова, а в остальном остался при своих сомнениях.

В приёмной Командующего СФ меня встретил Виталий Торопов, бывший мой командир на «С-347», а теперь зам. начальника управления кадров СФ. Он с ходу спросил меня: «Ну как, ты готов принять новую должность?»

Я отвечал, что 17-я ДиПЛ мне знакома и готов стать её командиром. Виталик страшно возмутился: «Какая 17-я дивизия? Тебе предлагается должность начальника штаба вашей флотилии!» Я даже остолбенел и тупо уставился на него. Он объясняет: когда главному ВМФ представили вариант Н. Пашков — А. Евдокименко — Е. Томко, он взял карандаш и переставил мою фамилию на первое место. Так что готовься к этому варианту.

И тут я понял всё, что мне говорил А. Михайловский. Он интонационно предупредил меня, что против моего назначения его начальником штаба. Как быть? Я не знаю, как работать с начальником, который этого не хочет. Мое волнение заметил проходящий по коридору штаба капитан 1 ранга Коля Рябков.

Завёл меня в свой кабинет и стал расспрашивать, в чем дело. Я рассказал о своих сомнениях. А он мне отвечает: «Запомни, наш Главком два раза предложения не делает. Если откажешься, то в дальнейшем на повышение можешь не рассчитывать. Так было со мной. Я был начальником штаба бригады. Мне предложили должность комбрига, но не своей бригады, предупредив, что предложение идет от ГК ВМФ. Я отказался — и вот результат. Нынешняя моя должность даже ниже НШ бригады. Думай сам и решай. Мой совет — соглашайся».

Вот в такой непростой ситуации я оказался в приёмной Командующего. Оценив всё сказанное Колей Рябковым, я решил: будь что будет, соглашусь.

Пригласили на ВС флота. Захожу в кабинет Командующего СФ. Там сидят несколько человек: адмирал флота Егоров Г. М., Член Военного Совета адмирал Сорокин А. И. и Аркадий Петрович. Георгий Михайлович спрашивает, согласен ли я стать начальником штаба 1-й ФлПЛ.

Отвечаю утвердительно.

А не смущает, что командиры дивизий постарше Вас?

Отвечаю, что я их всех хорошо знаю, со всеми у меня неплохие отношения, думаю, что сработаемся. Георгий Михайлович, хорошо знавший меня ещё с 1959 года, заключил: «На том и порешим!»

Обратно ехали молча. Никаких вопросов Аркадий Петрович мне не задавал.

Прошло некоторое время, и Женя Чернов потихоньку сообщил, что всё застопорилось. Фёдор Степанович свои привычки не изменил. Возвращаясь из отпуска, как всегда, заглянул в ГШ ВМФ. Узнав о планировавшихся назначениях, стал сильно возмущаться, считая себя вполне здоровым. С. Г. Горшков, услышав об этом, сказал: «Хорошо, оставьте его в покое». Я облегчённо вздохнул — не будет конфронтации с Аркадием Петровичем, которого я очень уважал.

8.7. ИТОГОВАЯ ПРОВЕРКА ЗА ЗИМНИЙ ПЕРИОД 1974 УЧЕБНОГО ГОДА

В апреле 1974 года комиссия Главного Штаба ВМФ (ГШ ВМФ) проводила проверку итогов боевой подготовки Северного флота за зимний период. Руководил проверкой Заместитель Главнокомандующего — начальник боевой подготовки ВМФ адмирал Бондаренко В. Г. Как я ранее говорил, его сын старший лейтенант Бондаренко в конце 1973 года был возвращён на нашу дивизию и назначен командиром БЧ-1 (штурманом) в экипаже капитана 1 ранга Соколова В. Е., где служба его не заладилась ещё с момента прибытия из училища. Естественно, квартиры он ещё не получил.

Видимо, всё это имело какое-то значение, так как особое внимание было обращено на нашу дивизию. В ходе проверки одно из



Штаб 3-й дивизии



3-я дивизия. Командиры подводных лодок и их замполиты

соединений флота должно было переводиться в полную боеготовность. Естественно, таким соединением была назначена 3-я дивизия 1-й ФлПЛ СФ. Командир дивизии капитан 1 ранга Чернов Е. Д. в это время находился на боевой службе (на той самой «К-387»). За командира дивизии остался его заместитель капитан 1 ранга Евдокименко А. М. Начальник штаба дивизии — капитан 1 ранга Анатолий Жуков.

Если адмирал В. Г. Бондаренко питал надежды на чём-либо нас крупно ущучить, то он сильно просчитался. Дивизия была укомплектована новыми кораблями, командование дивизии было, приблизительно, одного возраста, имело достаточный опыт совместной работы.

По всем вопросам были единомышленниками, дружили семьями. О штабе я и не говорю. По моим понятиям, это был один из лучших штабных коллективов ВМФ. Мы много, считай, почти постоянно находились в море, хорошо знали уровень подготовки экипажей и командиров своих подводных лодок и верили, что они не подведут.

Поэтому никаких проверок и ничего, связанного с морской и тактической подготовкой, не боялись. Проверка была задумана «внезапной», но, как водится на флоте, «слухами земля полнится». Мы с Толей Жуковым только посмеивались: «Психическая, говоришь? Ну хрен с ней, давай психическую!» — по аналогии с Чапаевым.

Командование флотилии всё же беспокоилось — как всё будет без комдива?

Но волноваться было нечего. При получении сигнала о переводе дивизии в полную боевую готовность единственная «трудность» — быстро одеться в полную форму — шинель, противогаз, пистолет — и прибыть на КП флотилии, где в присутствии адмирала В. Г. Бондаренко получить от командующего флотилией контр-адмирала Михайловского Аркадия Петровича необходимые указания. Затем, вернувшись в штаб дивизии, привести в походное положение — канадка, сапоги и так далее — и в санпропускник, далее на лодку и в морские просторы. Ровно через час после получения сигнала все боеготовые подводные лодки дивизии, кроме двух, стоявших в губе Малая Лопаткина на межпоходном ремонте (МПР), были в море. Лодкам, стоявшим в МПР, готовность устанавливалась — трое суток.

Но они уже через сутки завершили все необходимые работы и мероприятия и также вышли в море. Таким образом, проверяющим остался «на растерзание» НШ дивизии Толя Жуков и небольшие «осколки» штаба, так как все основные специалисты штаба были расписаны по соответствующим кораблям.

А в море мы занялись своим любимым делом — торпедными атаками. Дело в том, что в январе—марте из-за тяжёлых метеоусловий план учебных торпедных атак выполнить не удалось. Вот и пришлось навёрстывать упущенное, и, к нашему удовольствию, погода установилась благоприятная — только стреляй. Корабли обеспечения часто менялись. Приходилось перескакивать с одного на другой.

В ходе этой деятельности не исключались и всякие сюрпризы. Например, из 130-й бригады противолодочных кораблей были выделены два сторожевых корабля (один из них 50-го проекта,) во главе с комбригом капитаном 2 ранга Виталием Гончаруком. Всё шло прекрасно, пока не понадобилось дать ход 18 или 20 узлов. Всего-то пройти этим ходом надо было минут 35—40. Но через минут 20 у СКР 50 проекта прямо на глазах начала раскаляться до красноты дымовая труба, и всё — корабль «скис» — ход не более шести узлов.

Я ещё удивился одному моменту. Ночевали мы (то есть, руководители стрельб), как правило, на якорных стоянках, хотя в апреле и ночей-то уже нет.

Но всё же пару часов приходилось проводить вне моря. Как-то на рейде Могильном мы ожидали прибытия кораблей обеспечения с капитаном 1 ранга Коробовым Вадимом Константиновичем — командиром дивизии РПК СН 667А проекта.

Когда пришли корабли обеспечения, мы договорились, что я остаюсь на рейде на своем торпедолове (ТЛ), а когда он окончит свои стрельбы, подойдёт к рейду, я пойду на стрельбы, а он — в базу. Ему было выделено полигонного времени часов шесть—восемь, и я решил — хоть посплю немного. И вдруг часа через два подходит В. Коробов — отказался от стрельб по погодным условиям.

Перешёл я на СКР, вышли в море — ну, волнишка два—три балла, и всего-то. Начали выполнение торпедных атак и до конца суток выполнили с десятков. Погода — солнце, но иногда ветерок чуть усилится, волна до трех баллов, потом утихает — чуть ли не

штиль. Мичман Палкин (если память не изменяет), командир ТЛ, работает безотказно.

Перед каждой стрельбой спрашиваю: «Сможешь работать?»

«Не беспокойтесь, всё будет в норме».

Я тогда подумал: если бы мы так же привередничали по погодным условиям, как наши братья «бомбовозы» (в смысле «ракетноносцы»), то нам, то есть нашей дивизии, для выполнения всех плановых упражнений года не хватило бы.

Был при этом и курьёзный случай. При выполнении одной из стрельб Валею Барановским на «К-454» не могли найти торпеду.

Пришлось вызвать для поиска дежурный Ил-38. Я находился на ПБ-82.

Ждем, ждем — кажется, появился, но что-то не с той стороны. Подлетает ближе — норвежский «Орион». Ладно, продолжаем «пахать» просторы Баренцева моря (плавбаза, лодка, ТЛ). Вдруг доклад: «„Орион“ выпустил ракету».

Что за чёрт?

А может, он нашел нашу торпеду?

Проверим на всякий случай. Быстренько — в тот район. Да, вот она, плавает уже на последнем издыхании, кормой вверх. ТЛ подскочил, заарканил — «Слава Богу! Все в порядке!» Спасибо нашей «противнику» — экипажу «Ориона».

Я неоднократно уже говорил, что торпедная атака с выпуском практических торпед, особенно первая, для командира лодки достаточно сложный момент в психологическом отношении.

Я замечал, что на нашей дивизии командиры, назначенные с ДЭПЛ, были более подготовленными в этом отношении, чем прошедшие с должности старпома АПЛ.

Хотя самая первая торпедная стрельба в море иногда и у «дизельного» командира вызывает некий «ступор», что ли.

Был у меня такой характерный случай. Капитан 1 ранга Валентин Евгеньевич Соколов до этого командовал ДЭПЛ на ЧФ. В учебном кабинете отлично справлялся с задачами по выходу в атаку. Ну, думаю, здесь все в порядке, никаких проблем не будет. И вот первая атака торпедой в море ТС-2 — стрельба по одиночному кораблю.

Все делается грамотно, быстро, ЭДЦ на «Бресте» выработаны, данные введены в торпеду. Звучит команда: «ТА Товсь!» и... какая-то заминка.

Я: «Ну, что же ты! Стреляй!»

Командир: «Пли!» — толчок, торпеда вышла, идет нормально.

Слышу, «Вы. Е.» (так я его в шуточной форме называл) бормочет: «Вот, Александр Маркович, подтолкнул под руку, теперь не знаю, что будет!» Молчу. Всплыли, у командира лицо хмурое. Комдив передает: «Командиру, благодарю за отличную атаку. Торпеда прошла под целью!»

Вы бы видели лицо командира! «Спасибо, Александр Маркович, спасибо!» Я рассмеялся, вспомнив нечто подобное, случившееся пятнадцать лет назад.

Я подробно описал подобный случай в разделе «Служба на «С-342». Только здесь командир не Валя Сивков, а В. Е. Соколов, старший на борту не Виктор Иванович Сергеев, а я, руководитель стрельбы не капитан 2 ранга В. Кичев, а контр-адмирал Ф. Воловик.

И вот тебе, пожалуйста, — точное повторение. А ведь Валентин Евгеньевич уже стрелял, будучи командиром дизельной лодки. На тренажёре в штабе флотилии отрабатывал атаки, а вот поди ж ты...

Но зато все остальные атаки он выполнил мастерски, мне уж нечего было делать. И в дальнейшем он стал замкомдива нашей 3-й ДиПЛ и Героем Советского Союза.

К концу работы комиссии ГШ ВМФ мы вернулись в базу. Выяснилось, что претензий по переводу в полную боевую готовность к нам нет.

Но «замечания» и «недостатки» нужны.

Первейшим недостатком было заявлено — невыполнение плана торпедных стрельб за зимний период. Хотя какие могут быть претензии к дивизии и её командованию? Мы-то заявки в план даем, но планирует и выделяет силы обеспечения УБП ШСФ. Но это мне стало ясно, когда я стал заместителем начальника этого управления. А тогда?

А тогда мы докладываем: «План торпедных стрельб 3-й дивизии за зимний период выполнен». Недаром же я две недели не вылезал из этих самых морей.

Я и сам удивлялся, как это всё быстро получилось — как очередь из пулемёта — и план закрыт. Так что замечание вроде есть, но в то же время зимний период обучения закрывается к 1 мая — и мы его «закрыли».

Проверкой нашей дивизии конкретно занимался капитан 1 ранга Е. Золотарёв из БП ВМФ. Грамотный, умный и дотошный. И в то же время мой товарищ ещё с курсантских времён и одновременно однокашник и друг Е. Д. Чернова.

Я ему говорю: «Женя, как же так, ты же на своих, на Женьку Чернова...» А он в ответ: «Саша, ты же сам все понимаешь...»

Да, подневольный человек на службе — тяжёлая ноша, по себе знаю. В общем, нарыли они в штабе одно замечание: «Не откорректирован запасной вариант оперативного плана». И мы, несмотря ни на что, получили положительную оценку.

Вот так нам обошелся старший лейтенант Бондаренко. Кстати, в дальнейшем мне пришлось участвовать с ним в одной небольшой, но для меня тяжёлой операции. Он мне показался грамотным специалистом, активным и смелым. В общем, произвел неплохое впечатление. Е. Д. Чернов мне потом рассказывал, что летом того же года адмирал В. Г. Бондаренко в беседе с ним попросил помощи в становлении сына. Говорил — это мой крест и беда, недосмотрел за женой. Женя в ответ: «Вы бы сразу так, мы же все понимаем, у самих дети». Посоветовал перевести его на другой флот, так как на СФ о нем нехорошая молва. И в очередной ЭОН по переводу АПЛ на ТОФ через Северный Полюс Е. Д. Чернов взял его в состав штаба как штурмана. За переход он, вроде, даже какую-то награду получил.

8.8. 3-Я ДИПЛ И СЛУЖБА НА НЕЙ ДЕТЕЙ РАЗЛИЧНЫХ НАЧАЛЬНИКОВ

Затрагивая вопрос о прохождении службы детей разного рода начальников на нашей дивизии, должен сказать, что, как правило, здесь не возникало никаких проблем. У нас не допускалось в этом отношении никаких поблажек. Разве только с Бондаренко не всё было гладко. Хочу остановиться ещё на одном, очень характерном по многим деталям, случае.

Где-то во второй половине 1973 года шёл прием задачи № 1 у 343-го экипажа, командовал которым капитан 1 ранга Н. Коржев, бывший мой помощник на «С-348». Соответственно, я его очень

хорошо знал, и у нас с ним были прекрасные отношения. Руководство приёмом задачи было возложено на меня.

Как положено, приём начинается со строевого смотра. Экипаж построен на плацу, идет осмотр внешнего вида всего личного состава.

Всё, вроде, нормально.

Люди подтянуты, форма одежды тоже в норме, и вдруг — стоит в строю лейтенант, а у него настоящая грива из-под фуражки прёт. Ну, как в теперешних просто и телефильмах показывают солдат, матросов и офицеров.

Но это дело «демократов», а тогда, как все мы помним: «аккуратная короткая причёска».

Из строя — вон!

Приказ — подстричься лейтенанту.

На следующий день по плану — проверка корабельного боевого расчёта (КБР).

Где-то в 11.00 Н. Коржев докладывает: «КБР к работе готов, но командир БЧ-1 болен».

Хорошо, пусть его заменит командир электронавигационной группы (ЭНГ).

Заминка какая-то.

Где командир ЭНГ?

Ответ: «Лейтенант Мотрохов не прибыл».

Почему? Не хочет стричься. «А, так это тот самый лейтенант — ко мне его немедленно. Коржев, Вы что, не можете привести в порядок одного лейтенанта?»

«Товарищ капитан 1 ранга, это лейтенант Мотрохов!»

Ну и что?

«Его папа главный штурман ВМФ контр-адмирал Мотрохов».

«Ну и что из этого следует?»

В ответ неловкое молчание...

Затем замполит докладывает: «Лейтенант Мотрохов направился в санчасть».

Звоню в санчасть дежурному врачу, прошу достойно встретить «внезапно заболевшего». Через некоторое время получаю доклад из санчасти: «Лейтенант Мотрохов абсолютно здоров». Но тренировка КБР сорвана.

На следующий, третий, день согласно плану — учение по погрузке на лодку спецоружия. После проворачивания механиз-

мов сыграна «боевая тревога». Н. Коржев докладывает мне о готовности к приему и погрузке СБЧ.

Ждём подхода каравана с этим самым СБЧ.

Я расхаживаю по пирсу и вижу, как от КПП зоны в нашу сторону движется какая-то фигура. Присмотрелся — лейтенант Мотрохов, собственной персоной! Приглашаю на пирс Н. Коржева — как же так, весь экипаж по боевой готовности № 1, Вы докладываете, что весь экипаж на местах, а это что, не член Вашего экипажа?

Терпению пришёл конец!

Впервые за 27 лет службы объявляю офицеру взыскание: «Трое суток ареста, с содержанием на гарнизонной гауптвахте!»

Дальнейшие события развивались так. Дня через два раздаётся телефонный звонок. Снимаю трубку: «С Вами говорит помощник флагманского штурмана флота капитан 2 ранга Жеглов Юрий Иванович. Первый Зам. Командующего флотом вице-адмирал Ховрин интересуется, почему это молодой лейтенант из-за несвоевременной подстрижки сразу отправляется на гауптвахту?»

Отвечаю: «Не за причёску, а за срыв: тренировки КБР, учения по погрузке».

В общем, перечисляю все перипетии дела.

Тогда второй вопрос: «Помощник Командующего флотом генерал-майор (фамилию запамятовал) интересуется, почему это в рабочее время одинокий лейтенант шляется по городу Североморску с направлением на гауптвахту?»

Отвечаю: «Да, это наша недоработка. Сейчас разберусь с командиром экипажа».

Разговор окончен. Вызываю Н. Коржева, даю соответствующую накачку. Тот выскочил от меня, как ошпаренный. Он вынужден был командировать своего замполита вместе с лейтенантом Мотроховым в город Полярный. И тот усадил-таки его на гауптвахту.

В тот же день, когда эта история началась, ко мне пришел флагманский штурман нашей дивизии капитан 2 ранга Батрак и докладывает. Летом этого года у нас стажировались выпускники штурманского факультета ВВМУ им. Фрунзе. Перед самым окончанием стажировки к нему обратились двое стажёров и говорят, чтобы он ни в коем случае не включал в список мичманов-стажё-

ров, рекомендуемых к нам на дивизию, мичмана Мотрохова. Он ничего не знает, полный ноль, не сможет Вам даже объяснить, что такое пеленг. Батрак решил проверить. Вызвал, побеседовал и убедился, что всё это правда.

Он не включил его в список. Несмотря на это, его назначили к нам в дивизию на АПЛ.

А его однокурснику, медалисту, места на лодках не нашлось, направили служить на буксир. Я говорю, делать нечего, назначили, что ж, пусть служит, но никаких поблажек, требовать, как со всех остальных офицеров. Служит лейтенант Мотрохов, а зачётов на допуск к самостоятельному управлению ЭНГ лодки сдать не может, не говоря уже о вахтенном офицере.

Примерно через 8—10 месяцев звонит Ю. И. Жеглов, спрашивает меня, не буду ли я препятствовать переводу лейтенанта Мотрохова на экипаж АПЛ 705-го проекта (то есть, в Ленинград). Я удивился, почему я должен препятствовать?

Есть командир лодки, он и решает. Так его перевели на 705-й проект. И уже в начале 1990-х годов, будучи по делам в ГУНИО МО, узнал, что там служит кандидат каких-то наук капитан 1 ранга Мотрохов. Я хочу отметить, что на том злосчастном смотре рядом стояли два лейтенанта — Мотрохов и Язов. Так вот, сын будущего Министра Обороны СССР был полной противоположностью Мотрохову. Скромный, грамотный, успешно продвигавшийся по службе, а мы и слыхом не слыхивали, кто такой генерал Язов, его отец. А вот такие Мотроховы и подтачивали здоровое тело наших Вооружённых Сил.

8.9. УЧАСТИЕ В УЧЕНИЯХ ФЛОТА В КОНЦЕ 1973 ГОДА

В конце лета 1973 года на СФ прибыл Первый Заместитель ГК ВМФ адмирал флота В. А. Касатонов с группой офицеров ГШ ВМФ. Одним из мероприятий, запланированных во время его пребывания на флоте, был поиск, атака и слежение за отрядом боевых кораблей (ОБК) в составе крейсера в охранении трёх или четырёх эсминцев. От нашей дивизии была выделена «К-53» под

командованием капитана 2 ранга Горальда Мосолова, старший на борту замкомдива, то есть я.

Участие в такого рода мероприятиях было для нас привычным делом. Но ведь на этот раз все будет оценивать заместитель главнокомандующего ВМФ.

Кроме того, выход разделён на два этапа: сначала мы должны были в назначенном районе найти ОБК, атаковать пузырьём главную цель — крейсер, выдавать по ОБК целеуказания. После этого занять новый район и атаковать другой ОБК (крейсер и четыре корабля охранения) под командованием Командующего СФ адмирала флота Г. М. Егорова, атаку выполнять с выпуском практической торпеды.

Горальд Мосолов отличался хорошей тактической подготовкой, считался одним из лучших командиров лодок в дивизии. Пользовался заслуженным авторитетом у всего личного состава. Так что я с лёгким сердцем выходил с ним в море, зная, что он не подведёт. Всё будет тип-топ.

Всё так и получилось, за исключением нескольких нюансов, о которых мне и хочется поведать.

В первом эпизоде мы были, если можно так выразиться, «головными» в строю.

Район нам был нарезан чуть севернее мыса Цып-Наволоки, и ОБК под руководством В. Касатонова вступал в действия, начиная с нашей позиции.

Заняли район, получили сигнал о начале учения, обнаружили ОБК, определили его ЭДЦ, но кабельтов за 120—150 до подхода к нашей позиции «противник» вдруг вроде остановился.

Что за чудеса?

И только через полтора часа наших метаний на южной кромке района дистанция начала сокращаться — значит, пошёл «противник».

Как только ОБК вошел в наш район, Г. Мосолов атаковал крейсер с предельной дистанции (пузырём). Отскочили кабельтов на 100 — донесли на КП.

Далее я предлагаю командиру: «Догоняй крейсер, повторно атакуй и снова доноси на КП».

А он ни в какую: «Как же так? Глубины в районе менее 200 метров, скорость развивать в 20 и более узлов, согласно инструкции, нельзя!»

Завязался спор.

Дошло до того, что он предложил мне вступить в командование лодкой. Я сгоряча заявил: «Хорошо, записывай в вахтенный журнал: «В командование «К-53» вступил зам. командира дивизии капитан 1 ранга Евдокименко!»

Г. Мосолов не согласился.

«Но, — говорит, — под Вашу ответственность!»

«Согласен!»

И мы понеслись. В ходе слежения вышли ещё пару раз в атаку, периодически докладывая на КП флота место и ЭДЦ «противника». Последний раз донесение дали с потерей контакта.

Затем перешли в новый район для выполнения боевого упражнения ТС-5 по ОБК, руководимому командующим флотом.

Горальд вышел в атаку по крейсеру, выпустил торпеду, которую благополучно подняли. Но результаты атаки, почему-то, нам не сообщили. На разборе учения адмирал флота В. Касатонов особенно выделил активные действия командира АПЛ «К-53», хвалил, был очень доволен.

Вот теперь пришло время и порассуждать, а был ли я прав, понуждая командира лодки к активным действиям в условиях нарушения требований обеспечения безопасности плавания?

Хотя Горальд Мосолов и говорил мне: «А Вы были правы, Александр Маркович».

Но с другой стороны, те, кто ставил нам задачи на учения, почему не беспокоились о выделении района действий с допустимыми глубинами? Или «победителей не судят?» Ведь в истории с гибелью «Курска» подобное же произошло. Видимо, за истекшие тридцать семь лет так этот вопрос в высоких штабах и не был решён.

8.10. РАЗВИТИЕ УЧЕБНОЙ БАЗЫ

В 1968—1970 гг. на 3-й ДиПЛ имелся всего один прибор для отработки КБР — старенький ТАС-ЛЗ «Ленинград», что, естественно, не способствовало повышению тактической выучки командиров лодок.

Но в 1971 году для текущего ремонта на завод-строитель в г. Ленинград была направлена головная лодка нашего проекта «К-38». И вот здесь всю развернулись организаторские способности Евгения Дмитриевича Чернова. Надо сказать, что благодаря ему на дивизии, а затем и на флотилии, сложились, прямо скажем, товарищеские и даже дружеские отношения с руководством Адмиралтейского судостроительного завода — директором Виктором Николаевичем Дубровским, главным инженером Игорем Сергеевичем Белоусовым. С районным инженером капитаном 1 ранга Гарри Львовичем Небесовым и генеральным конструктором проекта Георгием Николаевичем Чернышовым. Благодаря этим связям на флотилии развернулась довольно мощная база гарантийного надзора. Быстро и положительно решались многие вопросы, связанные с различными поломками и даже авариями, как это было в случае моего столкновения с АПЛ «Sturgeon» 14 марта 1970 г.

Теперь же, благодаря этим связям, через управления ГШ ВМФ и ГТУ ВМФ Женья «пробил» все стены и добился, чтобы снимаемый с «К-38», как отработавший свой ресурс, комплекс ПУТС «Брест» был передан в распоряжение 1-й ФлПЛ, а не на слом, как планировалось.

В итоге, к середине или концу 1971 года в помещении штаба флотилии был создан полноценный тренировочный комплекс на основе ПУТС «Брест-2». Это позволило командирам подводных лодок 671, 671РТ, 670, 670М проектов эффективно отрабатывать свои боевые расчёты, как по выходу в торпедные и ракетные атаки, так и по выработке приёмов «раскалывания», как любил выражаться Евгений Дмитриевич, ордеров надводных кораблей.

Надо также отметить, что будучи и командиром 3-й ДиПЛ, и первым заместителем командующего 1-й ФлПЛ, он от своего детища не отрывался. В итоге, на флотилии был создан настоящий Учебный центр, равно которому, по моему мнению, не было ни на одном соединении или объединении ВМФ. Я, конечно, не имею в виду такие специальные Учебные центры, как в Обнинске, Сосновом Бору и Палдиски. И название ему было дано, если не изменяет память, — «Удар».

8.11. КАК РЕШАЛИСЬ ВОПРОСЫ СЛЕЖЕНИЯ ЗА АПЛ. ОПЫТ СЛЕЖЕНИЯ ЗА ДЭПЛ

Наряду с умением грамотно применять своё оружие, сложнейшей проблемой, стоявшей перед лодками нашей дивизии, была задача поиска и слежения за подводными лодками вероятного противника. Пока шло проектирование и строительство лодок 671-го проекта, большие надежды возлагались на ГАК «Рубин». Он действительно являл собой качественный рывок в развитии средств гидроакустического вооружения наших подводных лодок. Мы в своих прикидках, расчётах и отработках КБР считались с возможностью скрытного обнаружения и слежения за иностранными АПЛ. Командование же флота и ВМФ в это уверовало, как в непререкаемую истину.

Но в жизни всё оказалось несколько, а вернее, совсем иначе.

От момента закладки лодок 671-го проекта в 1963 году до вступления в строй головной «К-38» в ноябре 1967 года прошло четыре года. За это время ВМС США создали свои АПЛ второго поколения типа «Пермит» и «Стерджен», имеющие на вооружении ГАК «ВQQ-2», который по своим параметрам не уступал нашему «Рубину» и даже имел небольшое преимущество в дальности нашего взаимного обнаружения на скорости 6 узлов. Правда, даже при небольшом увеличении скорости это преимущество переходило к «Рубину». Такое положение приводило к тому, что взаимное обнаружение подводных лодок происходило почти одновременно. А это означает, что вероятность скрытного слежения была близка к нулю.

Почти все имевшиеся у нас контакты сопровождались нескрытным слежением за АПЛ противника. Надо учитывать, что, как я уже говорил, по инструкции НАТО, командиры подводных лодок, установив своё обнаружение противником, должны были немедленно выполнять манёвр по отрыву от обнаружения. Слежение в этом случае превращалось в «гонки с ведром на голове», как мы этот манёвр слежения называли.

Типичный пример такого слежения мною описан в первом эпизоде главы «Поход в Средиземное море».

Ещё более положение усложнял вопрос о своевременном донесении на КП об обнаружении иностранной ПЛ.

Всплытие на перископную глубину и передача донесения на управляющий КП, как правило, приводили к потере контакта. А за это в те времена по головке не гладили — в силу указанного выше «уверования» высшего начальства. Это приводило к тому, что многие наши командиры лодок предпочитали, если это было возможно, в своих полигонах не связываться с иностранными лодками.

В июле 1973 года, незадолго до празднования дня ВМФ, для выполнения задач боевой подготовки в полигоны СФ вышла лодка нашей дивизии с экипажем капитана 1 ранга В. Горева. На борту был командир другого экипажа капитан 1 ранга Соколов В. Е. (о нём я рассказывал в разделах 8.5 и 8.7). Я — старший на выходе.

Где-то в середине одного из дней, находясь на глубине 120—130 метров, акустик доложил об обнаружении подозрительного шума винтов. Когда подводная лодка выходит в море на отработку задач БП, штаб флота в извещениях мореплавателей объявляет о закрытии районов действий лодки для плавания судов и кораблей. Большинство судоводителей подчиняются такому запрету. Но находятся и «смельчаки», особенно среди рыбаков, не соблюдающие этих требований.

Иногда же проходящие суда имеют такие шумовые характеристики, что их слышно за десятки миль. Поэтому, как правило, при работе в полигонах севернее о. Кильдин на экране ГАК всегда находится несколько целей.

Вот и на этот раз среди этих отметок одна показалась подозрительной. И как я не отговаривал моих молодых командиров, что это танкер или транспорт с турбиной, — они настырно стремились «последить» за контактом. Делать нечего, рискнём, — но потом не обижайтесь.

Начали слежение за целью. Что-то на турбину не похоже, да и скорость мизерная. И вдруг эта цель заработала активной гидроакустической станцией. Да это же дизельная лодка, скорее всего, норвежская, типа «Скоббен!»

Мы тоже заработали активным трактом малой мощностью и даже «Радианом». Дистанция — 2—3 кабельтова. Вся трудность слежения заключалась в том, что эта дизелюха имела ход 2.5—3 узла, а мы меньше четырех иметь не можем. Вот мы и вертелись, как на вертеле, чтобы ненароком не раздавить этого «малыша».

Наконец, настроились, радуемся, можно держать контакт сколько угодно — нас энергозапас не волнует, а как у них?

Норвежец вертится, как на сковородке, а деваться некуда. Одна загвоздка — донесение на КП флота! Как только мы поднимаемся до глубины 60 метров, контакт теряется. Через два или три часа принимается решение: всплыть под перископ и донести, тем более, что цель работает в активном режиме. Всплыли под перископ, донесли, получили квитанцию и вниз на 120 метров, а контакта нет!

Вот она, работает активным трактом, но направление на работающую ГАС не определяется. Вертелись, вертелись, так и не нашли, она уже и активным трактом не работает. Дали итоговое донесение.

Вернулись в базу и получили по всей программе. Оба командира признались мне: «Вы были правы, Александр Маркович. Лучше бы не связывались».

Потребовалась длительная «работа» с командованием флота и ВМФ, чтобы изменить отношение к получаемым контактам. И только к 1974 году удалось положительно решить этот вопрос. Где-то в мае этого года, если мне не изменяет память, командир «К-370» капитан 1 ранга Морозов Валера обнаружил в полигонах БП иностранную АПЛ и длительно её преследовал, наводя противолодочные силы флота.

Но всё равно часов через пять—шесть контакт был потерян. В данном случае Командующий СФ адмирал флота Г. М. Егоров поставил командира «К-370» в пример и за активные действия наградил ценным подарком.

Убедившись на опыте, что скрытное слежение за атомными лодками вероятного противника имеющимися гидроакустическими средствами маловероятно, мы начали поиск и отработку способов слежения или преследования иностранных лодок, применяющих различные приёмы при отрыве от обнаружения.

На дивизии был создан негласный «Совет командиров», на котором эта тематика активно разрабатывалась. Во главе его стояли НШ, комдив и я. Когда были выработаны теоретические основы, приступили к проверке их жизненности на выходах в море. Так уж получилось, что практической отработкой этих приёмов, в основном, пришлось заниматься мне. Выполнялось это следующим образом. Назначались две лодки нашей дивизии:

одна — цель, вторая — следящая. Выделялся специальный район достаточных размеров и с глубинами, позволяющими обеим лодкам маневрировать с достаточным разносом по глубине и развивать большие скорости.

Я разрабатывал план действий и задания командирам обеих лодок. Командиру лодки-цели задавалась точка начала учения. Из неё он шёл заданным курсом и скоростью, позволяющей следящей лодке обнаружить цель и начать слежение. Затем задавались схемы маневрирования, соответствующие приёмам отрыва иностранных лодок. После выполнения каждого приёма задавалась контрольная точка начала следующего приёма. После окончания отработки заданных схем задавались только контрольные точки, которые лодка-цель должна была проходить в заданное время и с заданной же скоростью, чтобы у следящей лодки имелась возможность восстановить контакт, если он был потерян в ходе предыдущего слежения.

Между этими контрольными точками лодка-цель маневрировала по усмотрению её командира, имея задачу — отрыв от слежения.

Командиру следящей лодки задавалась точка начала учения, курс и скорость, выводящие её на лодку-цель. С обнаружением цели командир следящей лодки занимал соответствующую позицию слежения. С началом отрыва лодки-цели командир следящей лодки выполнял манёвр преследования в соответствии с нашими теоретическими разработками под моим непосредственным руководством. Так как я один знал план учения полностью, то, давая соответствующие вводные, а то и подсказки, подводил командира следящей лодки к принятию правильного решения. По мере того, как следящий командир практически осваивал приемы преследования, переходили к слежению свободному. Я только контролировал своевременное прохождение контрольных точек. Начали мы отработку этим способом в течение 12 часов. Затем продлили до суток. А в середине 1974 года уже планировали мероприятие на 48 часов, дабы отработывался не только командир, но и старпом.

Район отработки был обширным. Поэтому нередко попадались суда-нарушители запрета плавания в нём. Это осложняло наши действия, а однажды привело к следующему «казусу».

Отработывал приёмы слежения командир «К-438» капитан 1 ранга Володя Шувалов. Часов через 15—16 после начала уче-

ния, когда перешли к свободному маневрированию, я ушёл, чтобы немного приспнуть. Сквозь сон слышу команды — значит, всё идет нормально. Часов через 4—5 командир просит меня прибыть в ЦП. Прихожу — Володя в смущении: что-то цель ведет себя непонятно, а иногда даже и пропадает. Сверяю местоположение «К-438» с координатами контрольной точки. Батеньки мои! Мы совершенно не там, где надо. Очередная контрольная точка миль за 30 отсюда. Командир просит разрешения всплыть под перископ, уточнить обстановку, так как горизонт опять чист. Время что-то около 04.00, лето — значит, светло.

«Боевая тревога!» — пошли вверх. Начинаем всплывать с глубины 40 метров, имея 60 об/мин, а скорость 4 узла; дали 80 об/мин — 6 узлов.

Что-то не так. Но вот — перископная глубина. Командир поднимает перископ, прильнул к окуляру и вскрик: «Ой!»

Затем команда: «Опустить перископ! Боцман, ныряй на 40 метров!»

А мне говорит: «По корме траулер без хода». Ныряем с отворотом, но скорость не растёт. Начинаем повышать обороты: 100, 120, 150 — скорость увеличилась до десяти узлов. Вдруг лодка вздрогнула, как лошадь, сорвавшаяся с узды, по борту что-то прошуршало, и мы свободно развиваем ход. Оторвались миль на двадцать, всплыли. У средних горизонтальных рулей с левого борта глубочайшая прорезь в рупорной резине. На правой скуле ограждения рубки ободрана чёрная краска и видно, что это скользил трос.

Командир, между тем, мне рассказал, что увидел в перископ корму РТ в 1,5—2 каб, на палубе безлюдно. Значит, последние полтора — два часа он «следил» не за лодкой, а за большим траулером. А когда тот застопорил ход, естественно — «горизонт чист». Всплывая же под перископ, мы «впряглись» в трал-тросы и, возможно, даже немного побуксировали его. А «выпряглись», когда ушли на достаточную глубину и развили приличную скорость. Пришли в базу ночью. Покуда не рассвело, боцман закрасил и «порез» рупорной резины, и ограждение рубки. Так этот эпизод и прошёл — как будто незаметно.

Я, конечно, Евгению Дмитриевичу все рассказал. Но через недельку НШ флотилии Фёдор Степанович Воловик не преминул поддеть меня: «Ну, как буксировка?»

Несмотря на некоторые накладки, наша работа давала свои результаты. Характернейший пример — действия командира лодки капитана 1 ранга Вити Храмцова. Мы с ним много раздумывали, беседовали и отработывали приёмы поиска и слежения за подводными лодками, особенно за ПЛАРБ. Характер у него живой, схватывал всё на лету, умел принимать грамотные решения. Выполняя задачу поиска ПЛАРБ ВМС США в Средиземном море, обнаружил в районе поиска иностранную лодку. Начал её преследование, но по характеру и направлению маневрирования решил, что это не ПЛАРБ, а многоцелевая АПЛ, уводящая его из района поиска. Поэтому, донеся на КП об обнаружении, контакт оставил и вернулся в прежнюю точку поиска. Это решение было довольно рискованным для него, памятуя о высказанных мною выше настроениях вышестоящего командования, он мог навлечь на себя большие неприятности.

Но судьба или везение, а правильное сказать, настойчивость в достижении поставленной цели сделала своё дело. Действительно, он вышел на контакт с ПЛАРБ США и приступил к слежению, естественно, не скрытному. Следил даже с применением станции миноискания «Радиян» (опыт такого слежения был у меня, и я делился им с В. Храмцовым).

Через несколько часов слежения командир ПЛАРБ застопорил ход и завис на глубине. В. Храмцов также застопорил ход.

Но так как, работая «Радияном», он определил, что ПЛАРБ по глубине погружения находится ниже его, считал, что нервы первым не выдержат у противника.

Так оно и получилось. Через некоторое время акустики обнаружили шум работающего водоотливного насоса. Так как противник находился на большей глубине, то и поступление (фильтрация через неплотности) забортной воды там больше. Так и не выдержали нервы первым у командира ПЛАРБ.

Далее командир ПЛАРБ начал маневрировать весьма опасно. Как рассказывал Витя: «Как бык бросался на меня. Дважды проскакивал подо мной».

Пришлось отходить, не желая столкновения. Я тоже недоумевал — что же это за самоубийца? Значительно позже я, как уже говорил в главе «Учения», в беседе с бывшим командиром второго экипажа «К-137» Саней Шауровым затронул тему учения 1970 года, где я следил за ним в составе КПУГ и впервые опробовал

применение «Радiana». А он мне и говорит: «Я и не знал, что в составе КПУГ была лодка. Считал, что работают только надводные корабли».

Мне думается, что и командир ПЛАРБ в Средиземном море считал, что за ним следит надводный корабль. А один из приёмов отрыва от слежения надводным кораблем и является подныривание под него.

Раз уж разговор идёт о походе В. Храмцова на БС в СРМ, хочу рассказать ещё один интересный эпизод этого похода.

В. Храмцову была поставлена задача слежения за французской авианосной группой, возглавляемой авианосцем «Фoш». В своих беседах с Виктором я рассказывал об опыте слежения за КОН на учении 1970 года (смотри главу «Учения»). И он решил использовать мой опыт в данном случае. Занял позицию непосредственного слежения за авианосцем в дистанции 5 кабельтов на его курсовом угле порядка 155—170 градусов. И так дошёл с ним до Тулона. Хотя ход авианосной группы был более 20 уз, АСК ГАК «Рубин» держал авианосец твёрдо.

8.12. ОСЛОЖНЕНИЯ С ДАЛЬНОСТЬЮ ВЗАИМНОГО ОБНАРУЖЕНИЯ С АПЛ США

К сожалению, к этому времени ситуация с дальностями обнаружения изменилась не в нашу пользу. Командиры АПЛ НАТО и США, имея дело с нашими АПЛ 1-го поколения — 627А, 658, 675 проектов — обнаглев, потеряли необходимую осторожность в своих действиях, что им стоило больших неприятностей при встречах с нашими АПЛ второго поколения.

И командование ВМС США приняло соответствующие меры. Они шли в двух направлениях.

Первое — наши внутренние неполадки. У принятых в 1971 и даже частично в 1970 г. лодок: «К-438», «К-367», частично «К-323» и «К-370» — вдруг стали давать течи прочные корпуса. При проверке выяснилось, что дают трещины так называемые «сварыши». Многочисленные трубопроводы и кабельные трассы проходят через прочный корпус по специально изготовленным стака-

нам (вварышам), обеспечивающим необходимую герметичность прочного корпуса лодки. Они имеют разные диаметры, высоту, толщину и обрабатываются по специальной программе закалки каждый. Это, действительно, удлинит время их обработки, естественно, ведет к удорожанию их производства.

И вот нашёлся «рационализатор», который «упростил» и «удешевил» это производство — вварыши навалом складывались на один противень и оптом подвергались закалке. Но такая «рационализация» вышла боком подводным кораблям. Вварыши, прошедшие такую «закалку», начали давать трещины при работе в подводном положении, особенно на рабочей глубине. Таких бракованных вварышей на «К-438» оказалось более 40, на «К-367» — более 50. Даже на «К-370», которая за год до них вышла из завода, обнаружилось три треснувших вварыша!

И где?

На боевой службе, в Саргассовом море, что могло бы привести к срыву поставленной задачи по обеспечению безопасности боевого патрулирования двух наших РПК СН.

Скандал!

Завод вынужден был посылать бригады рабочих на флот, где эти вварыши менялись прямо «по живому телу», да ещё с постановкой в док. Можно представить, в какую сумму это обошлось заводу, то есть госбюджету.

Бездарным «рационализатором» объявили какого-то то ли рабочего, то ли техника, и дело на этом закрыли. А на флоте мы вынуждены были боевые корабли выводить из боевого состава. Ставить их на ремонт, и они, естественно, не выходили в плановые походы на боевую службу.

Этим перерывом не преминули воспользоваться наши вероятные противники на втором направлении — внешнем. Дело в том, что в низкочастотном секторе шумового поля наших АПЛ на так называемых его «дискретных» составляющих (50 гц, 100 гц и т.д.) наблюдалось значительное (в разы) превышение норм шумности.

В ВМС США были разработаны и приняты на вооружение низкочастотные буксируемые гидроакустические антенны, которые давали возможность по этим «дискретам» значительно увеличить дальности обнаружения наших лодок второго поколения. Они достигали 100—200 км, то есть давали возможность получать

почти десятикратное преимущество перед нами. Когда мы, устранив неполадки с вкладышами, восстановили график выходов на БС, нашим лодкам пришлось действовать в значительно более неблагоприятных условиях и разрабатывать соответствующие мероприятия по выходу из создавшегося положения.

По мере того, как нам становилось ясно, что ВМС США, имея низкочастотные буксируемые гидроакустические антенны, получили почти десятикратное преимущество в дальности взаимного обнаружения подводных лодок, всё острее росла необходимость принятия мер по выходу из этой неприятной ситуации. В разработке проблемы выявления слежения за собой и уклонения от него особенно проявил себя Евгений Дмитриевич Чернов, бывший в это время командиром нашей дивизии. Он активизировал деятельность нашего «совета командиров» в этом направлении. Мы разрабатывали необходимые теоретические обоснования и приёмы проверки отсутствия слежения и уклонения от него.

К практической отработке этих приёмов мы приступить не могли, так как ВМФ СССР в то время низкочастотных гидроакустических антенн не имел. Но командиры наших лодок, выходя в море, применяли разработанные приёмы на деле.

Характерно, что вышестоящее командование (я имею в виду аппарат Главнокомандующего ВМФ и Боевой подготовки ВМФ), зная истинное положение дел, считало, что мы, то есть командование и командиры подводных лодок 3-й и 33-й дивизий, не в курсе событий.

Этот вывод мы сделали после состоявшейся беседы командира 3 дивизии Е. Д. Чернова с тем же адмиралом В. Г. Бондаренко.

Евгений Дмитриевич подробно доложил ему о нашей деятельности по разработке приёмов проверки отсутствия слежения за собой и причинах, вызвавших такое положение дел.

Бондаренко страшно удивился. Спрашивает Чернова: «Вы всё это знаете?»

Евгений Дмитриевич отвечает: «Конечно, знаем, разрабатываем и применяем тактику действий наших лодок в создавшихся условиях. Но нас волнует вопрос — когда мы получим новые гидроакустические комплексы, соответствующие складывающейся обстановке?»

В. Г. Бондаренко разъяснил: «Наука говорит — мы можем, как американцы, направить все средства и усилия на модернизацию

имеющихся средств — ГАК «Рубин», «Керчь» и других, но это не самый оптимальный путь. Более эффективный результат можно получить, если максимум средств и усилий направить на создание новых комплексов. В этом случае через несколько лет мы получим новый комплекс, совершив качественный рывок в этом направлении. Командование ВМФ выбрало второй путь. Так что потерпите пока».

И действительно, атомные подводные лодки третьего поколения получили ГАК «Скат-2», который дал проекту 971 преимущество в дальности обнаружения ПЛАРБ. А для лодок четвёртого поколения создан новейший комплекс «Иртыш-Амфора» с прекрасными характеристиками.

8.13. РАЗЛИЧНЫЕ СЛУЧАИ ПРИ ПЛАВАНИИ В МОРЕ

Подходит к концу рассказ о деятельности 3 дивизии подводных лодок в период моей службы в её составе. Много было всякого — и хорошего, и грустного, и «курьёзного».

Расскажу об одном из таких «курьёзов». Это было летом 1972 года. Экипаж капитана 1 ранга Толи Жукова на «К-306» отрабатывал элементы задачи № 2 в полигонах боевой подготовки флота. Старшим на борту был я.

Как правило, при выходе на отработку задач боевой подготовки штаб флота наваливал на лодку множество задач по обеспечению других сил флота — как подводных, так и надводных. И на этом выходе нам запланировали обеспечение атомной подводной лодки 670 проекта.

Прибыли в полигон.

Море — штиль, яркое солнце, правда, идёт зыбь с норда. Обеспечиваемая лодка докладывает, что будет готова к работе несколько позднее.

Толя Жуков предлагает всплыть в надводное положение подышать свежим воздухом, благо обстановка позволяет. Я засомневался — всё же покачивает на зыби. Но он уговорил меня. Продули среднюю, командир лодки выходит на мостик и оттуда в

люк кричит мне: «Александр Маркович, погода прекрасная, всё нормально!»

И в этот момент через верхний рубочный люк в центральный пост (ЦП) рухнул столб воды. Зыбь она и есть зыбь — незаметно подкралась и накрыла рубку с мостиком! Воды не так уж и много, но корпус лодки на зыби качает, и вода по палубе покатилаь во все щели и закоулки центрального поста. Кругом всё замигало, зазвенело — тихая паника! Верхний рубочный люк задраили и начали разбираться, что имеем.

Во-первых, пришлось обесточить гидроакустический комплекс — станцию питания «Рубина» залило, изоляция — ноль. Значит, о погружении и плавании в подводном положении и речи быть не может. Хорошо хоть, не загорелось ничего. Главная же опасность — в обесточивании преобразователей питания на 400 герц. Из четырёх преобразователей три пришлось обесточить — сопротивление изоляции ноль. Четвёртый еле трепыхается на пределе возможностей. Если и он остановится — ЧП. Придётся сбрасывать аварийную защиту реактора! И началась героическая борьба за живучесть техники.

Все залитые блоки разбирались, промывались пресной водой и спиртом. Особенно запомнился щит силового питания ГАК «Рубин»: сверкают обнаженные медные контакты и различные пластины...

Работа заняла не менее четырех часов. Но всё-таки справились с задачей, ничего не сожгли. Не вывели из строя. По окончании «аварийной борьбы» всё заработало исправно. На этот раз Бог миловал. А могло бы быть всё гораздо хуже, если бы не своевременные и грамотные действия личного состава экипажа по обесточиванию залитого оборудования. Мог быть пожар, потеря хода и тому подобное.

8.14. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ СТОЛКНОВЕНИЕ

Последний мой выход в море состоялся в начале июля 1974 года для приёма задачи № 2 у экипажа подводной лодки «К-462» — командир капитан 1 ранга Герасимов Владимир Ива-

нович. Перед выходом Жёня Чернов по секрету сообщил: принято решение о переводе Фёдора Степановича в Ленинград, правда, теперь на должность начальника кафедры в наше Училище. Начальником штаба флотилии назначается командир 11-й ДиПЛ контр-адмирал Голосов Р. А. А на меня запросили документы для представления на должность командира 11-й ДиПЛ.

Воодушевлённый этой новостью, я пошёл в море. На борту корабля находился штаб дивизии. Проверили необходимые элементы отработки. Экипаж признали подготовленным в объёме задачи № 2. Но вместо возвращения в базу нам запланировали прохождение ГКС (замер поля шумности подводной лодки) в губе Мотка.

Подошли к ГКС. Смотрим — стоит он как-то непривычно. Не параллельно курсу движения подводной лодки, как всегда было, а поперёк. Хотя инструкцией по прохождению ГКС и такая постановка корабля-измерителя допускается.

Связались с командиром ГКС. Он сообщает, что в связи с неисправностью якорного устройства он может работать только в такой позиции. Мне бы отказаться, но желание успешно завершить выход, уговоры и мольбы командира лодки сделали своё дело.

Погрузились на перископную глубину, подняли антенны ВАН и радиолокационной станции и пошли тихонько. Перископ на лодке один, естественно, у него командир лодки. Идёт отсчёт пеленгов и дистанции до ГКС для соблюдения прохода над измерительной антенной ГКС.

Внезапно командир командует: «Срочное погружение! Боцман, погружайся на двадцать метров! Опустить перископ!»

Погружение-то начали, но антенны и перископ опускались с замедлением. Прошли мы под ГКС, отошли немного и всплыли в надводное положение. Перископ, антенны ВАН и РЛС согнуты почти под 90 градусов.

Спрашиваю у командира лодки: «Что случилось?»

Герасимов говорит: «Всё шло нормально, но вдруг ГКС пошёл вправо и стал прямо на нашем пути».

Понятно, вот и сработала неисправность якорного устройства — якорь-цепь стравилась, и ГКС вынесло на наш курс. Но пока мы выходили из-под него и всплывали, они выбрали якорь-

цепь вручную и опять стоят на прежнем месте, как будто ничего не происходило.

Первая мысль: «Как с ГКС? Не утонет ли?» Сходил на него — пробоин нет. Так в чём же дело?

Молчат.

Делать нечего, донесли на КП флота и пошли домой. Так с позором вернулись в базу. Для разбора дела была назначена комиссия во главе с командующим нашей флотилии вице-адмиралом Михайловским А. П.

Но что она могла?

По нашим документам и записям мы шли точно по курсу, никуда не сбиваясь. Значит, ГКС виноват? Но у них по бумагам всё тип-топ.

Аркадий Петрович поставил передо мной задачу: «Евдокименко, срок 10 дней. Если за это время всё будет исправлено, то Командующий флотом обещал, что всё будет нормально».

«К-462» в тот же день перешла в Пала-губу на СРЗ-10. Туда же были доставлены новый перископ и антенна ВАН.

А вот с антенной РЛС «Альбатрос» дело хуже. Новой антенны нет в наличии. Но в губе Оленьей на строящемся судоремонтном заводе «Нерпа» в ремонте стоит наша подводная лодка «К-69». Поступает команда — перевести «К-69» из губы Оленья на СРЗ-10, выгрузить с неё антенну РЛС и вернуть лодку на завод в губу Оленья.

Прибыли в губу Пала два буксира, так называемые «вертолёты», которые имели возможность двигаться в любом направлении — хоть боком, хоть назад и вперед.

Так что с ними забот при буксировке лодки, не имеющей хода, нет. Я сел на лодку. Мне в помощь прислали штурмана из дивизии — как раз того самого старшего лейтенанта Бондаренко.

И мы двинулись. Происходило всё в субботу, то есть, в выходной день, а это значит, что на заводе никого нет. Подошли к «К-69», готовой к ремонту. То есть, у неё ничего не работает — ни рули, ни компасы. К счастью, вспомогательные электромоторы могут давать ход обоими винтами. Буксиры подцепили лодку и на большой воде повели её из губы Оленья.

Кто бывал на СРЗ «Нерпа», тот знает, какой там извилистый и узкий фарватер. И ещё — узкий вход в губу Пала. Так что провести такой объект, как «К-69» — задача не из лёгких. Но с двумя

буксирами-«вертолётками» с этим справились. Лодку в губу Пала привели, антенну «Альбатроса» с неё выгрузили. А на другой день для возвращения «К-69» в губу Оленья пришёл огромный морской буксир (МБ) и маленький буксирчик-«вертолёт».

МБ взял «К-69» за нос и потянул её на выход из губы Пала, а маломощный буксирчик телепается у кормы лодки, но со своими задачами почти не справляется.

Первая неприятность — при выходе из губы Пала от струи винта МБ нос лодки повело вправо. Вертикальный руль не действует.

Что делать?

Командую на вспомогательные моторы: «Оба полный назад!»

Вот когда, действительно, «не думай о секундах свысока». — Нос лодки медленно приближается к выступающему справа подводному камню-мысу на выходе из губы. «Ну, — думаю, — всё, конец службе!», но моторы всё-таки сыграли свою роль — тянут лодку назад, а МБ — вперёд, и нос лодки пошёл влево.

Несколько сантиметров осталось до того подводного мыса. Вода светлая. Всё видно до 4—6 метров в глубину. Вышли из губы Пала. Теперь подобная же история при проходе фарватера в губу Оленья. Там также приходилось прибегать неоднократно к использованию вспомогательных моторов. В этом эпизоде хорошо себя показал старший лейтенант Бондаренко. Он оказался грамотным и расторопным офицером. Но лодку-то мы фактически «украли» с завода «Нерпа». Там возникла тихая паника — исчез единственный ремонтируемый «заказ». Когда мы привели её обратно, то уж обрадовались неимоверно. Да и что они могли сделать? «Воры» перешли на буксир и дали ходу.

В период этих событий приходил на «К-462» приезжавший из Москвы начальник (подводного) отдела боевой подготовки ВМФ капитан 1 ранга Володя Калухин. Главкомандующий ВМФ послал его для расследования на месте происшествия. Он говорил мне, когда С. Г. Горшкову доложили о случившемся и кто-то высказал мнение, что лодка здесь, может быть, и не виновата, он сказал: «Это всё равно, что обвинить столб у дороги в столкновении с автомобилем.»

Я всё рассказал Володе в деталях. Передал ему беседу с моим однокашником Геноем Крыловым, который служил в штабе бригады ремонтируемых кораблей и хорошо знал командира ГКС. Тот

и признался, что у них вышел из строя шпиль якоря. Якорь-цепь самопроизвольно стравилась, и ГКС вышел прямо на наш курс. Но куда мы всплывали, они ввели шпиль в строй, выбрали стравившуюся якорь-цепь и стали на прежнее место. Володя тоже согласился, что вины моей не видит, но Главкому видней, что и как.

Итак, в указанное время я уложился и привёл в Западную Лицу исправную «К-462» через 10 суток.

Около трёх месяцев решалась моя дальнейшая судьба. Всё это время я работал в штабе дивизии, помогая, чем мог, и Евгению Дмитриевичу, и Толе Жукову. В октябре 1974 года я был назначен заместителем начальника Управления боевой подготовки штаба Северного флота с должностным окладом 2600 рублей, то есть формально в должности не понижен. Мне впоследствии передали, что ГК ВМФ Адмирал Флота Советского Союза Сергей Георгиевич Горшков, когда докладывали моё дело, обмолвился: «не много ли это на одного человека?» Имея в виду три столкновения, выпавшие на мою долю:

1. 28 октября 1958 года столкновение подводной лодки «С-342», старшим помощником командира которой я был, с танкером «Алазань».

2. 14 марта 1970 года столкновение на глубине 40 метров атомной подводной лодки «К-69», командиром которой был я, с атомной подводной лодкой ВМС США «Стёрджен»

3. 4 июля 1974 года столкновение атомной подводной лодки «К-462», на борту которой я был в качестве старшего начальника, с ГКС.

Итак, в октябре 1974 года я убыл для дальнейшего прохождения службы в штабе СФ.

Период подводной службы для меня закончился.

Глава 9.

СЛУЖБА В ШТАБЕ СЕВЕРНОГО ФЛОТА

9.1. ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА УПРАВЛЕНИЯ БП ШТАБА СФ

В октябре 1974 года я получил назначение — заместитель начальника управления боевой подготовки (УБП) штаба СФ. В первых числах ноября явился к месту новой службы в штаб СФ в г. Североморске. Представился начальнику УБП капитану 1 ранга Швецову Ивану Гавриловичу. Он знал меня ещё с 1954 года. Экипаж «С-152», которой он командовал, жил с нами (экипаж «С-155») на одном этаже — общая казарма. Каюты командиров и старпомов напротив друг друга, а я жил в каюте старпома. Дела принимал у капитана 1 ранга Володи Чернышова, с которым мы участвовали в сдаточных испытаниях в Таллинне.

Принимая дела, случайно встретился с вице-адмиралом Кичевым Василием Григорьевичем, бывшим нашим комбригом, а теперь начальником штаба СФ. Правда, он готовился сдавать дела контр-адмиралу Чернавину В. Н. Увидев меня, он выразил свое мнение, что я попал на хорошую должность. Это несколько противоречило мнению моего бывшего комдива, а теперь НШ 1-й ФлПЛ, Воловика Ф. С. Фёдор Степанович считал, что самая хлопотная работа и наибольшая загруженность — у офицеров управления боевой подготовки. Посмотрим, кто прав. Хотя я

лично считал, что большая загруженность на службе только на пользу дела.

Володя стал вводить меня в курс дела. Сам он был назначен начальником штаба бригады строящихся подводных лодок в г. Сормово. Назначением был очень доволен. Для меня начался совершенно новый этап деятельности. До этого я несколько раз бывал в штабе СФ. Но представление о штабной работе у меня было несколько неопределённое. Начал с детального ознакомления с организацией и офицерами УБП ШСФ. Оно включало в себя три отдела и одно отделение, секретную часть, машинописное бюро и библиотеку штаба флота. В состав УБП входили также: флагманский штурман флота капитан 1 ранга Яковлев Анатолий Николаевич и его заместитель капитан 2 ранга Жеглов Юрий Николаевич; начальник физподготовки и спорта капитан 1 ранга Винник Алексей Григорьевич и его заместитель капитан 2 ранга Хортов Владимир Ефимович, а также начальник спортклуба флота майор Голубчик Вячеслав Викторович. В состав спортклуба входила спорттота СФ.

Первый отдел — отдел планирования. Начальник отдела капитан 1 ранга Бух Борис Аронович. Бывший командир атомной ракетной подводной лодки. Грамотнейший офицер и прекрасный товарищ, до тонкостей знавший и освоивший практически методику планирования боевой подготовки сил флота. Основная тяжесть текущего планирования, особенно суточного плана БП сил флота, ложилась на офицера-планировщика. Такими были капитан 1 ранга В. Дрожжин, а затем капитан 1 ранга Коля Гульнев (в настоящее время известный писатель).

Второй отдел — подводный. Начальник отдела капитан 1 ранга Витя Берковченко, мой однокашник по командирским классам. Бывший командир подводной лодки. Спокойный, уравновешенный, грамотнейший подводник и замечательный товарищ. Его заместитель, капитан 1 ранга Юра Роттермель — мой однокашник по училищу, опытный подводник, специалист высшего класса в своей области. Офицеры отдела отвечали за состояние дел на соединении подводных лодок, которое они курировали, то есть, каждый был «направленцем» этого соединения. В составе отдела был также направленец по авиации флота в звании полковник.

Третий отдел — надводный. Начальник отдела капитан 1 ранга Владимир Майоров. Опытнейший специалист-надводник, воз-

главлявший отдел более пяти лет. Его заместитель капитан 1 ранга Володя Бешкарев. Офицеры отдела, как и во втором отделе — «направленцы» по различным соединениям надводных кораблей. Среди них мой однокашник по училищу капитан 1 ранга Витя Дальгрэн, капитан 1 ранга Витя Бежан — бывший командир «С-343» на нашей 25-й бригаде.

Отделение или группу обеспечения испытаний из трёх человек возглавлял капитан 1 ранга Коля Рябцев. Он возглавлял группу более пяти лет, поэтому имел большой опыт в вопросах испытания новых, модернизированных и вышедших из ремонта кораблей и боевой техники.

Одним из первых вопросов, которые мне пришлось решать в новой должности, было уничтожение секретных и несекретных изданий и документов из состава библиотеки ШСФ. Ежегодно в ноябре работает комиссия во главе с зам. начальника УБП ШСФ с задачей отбора ненужных более или утративших силу тех или иных документов и изданий и их уничтожения. Их, как правило, сжигали в специально для этого оборудованном помещении. Вот такая комиссия и работала, пока я принимал дела. Как председателю комиссии мне полагалось присутствовать при уничтожении отобранных документов и изданий. Спустившись в помещение — полуподвал с печью, бегло просмотрел подготовленные материалы. Среди них обнаружил уникальное издание: «Информационный сборник оперативных сводок» наших фронтов, начиная с 15 июня 1941 г. Оперсводка — это документ, отражающий состояние фронта (флота, армии, соединения) на 19.00 текущих суток, его действия в течение этих суток и задачи на следующие сутки. Это если говорить кратко.

Этот сборник на момент выпуска имел гриф «сов. секретно». Но к 1974 году — уже «для служебного пользования», и из вышестоящих органов поступило разрешение на их уничтожение. Флотские товарищи решили реализовать это разрешение, дабы освободить место в библиотеке. По моему мнению, напрасно. Это был уникальный документ из истории Великой Отечественной войны. Оперсводки печатались так, как были составлены их исполнителями, со всеми ошибками и опечатками.

В сборник были включены также важнейшие приказы Командующего фронтом, а иногда и армиями. Например, в сборнике Особого Белорусского Округа, а затем Западного фронта был



Управление боевой подготовки Штаба СФ

интереснейший приказ Командующего генерала армии Павлова: «Итоги первого дня войны». Сборник Особого Прибалтийского Округа содержал приказ его Командующего генерал-полковника Кузнецова Ф. И. от 15 июня 1941 г. В нем он подводил итоги учения округа, закончившегося 15 июня. В первых строках приказа говорится: «Война ожидается со дня на день. А у нас...» и далее описывается довольно детально безрадостная картина. Вот так наши командующие «боялись» говорить о близком начале войны, как вопили наши «демократические» историки. В сборнике Северо-Западного фронта приведен акт работы в августе 1941 года Правительственной комиссии по расследованию причин больших потерь авиации в первые дни войны. И никто не был ни арестован, ни расстрелян по итогам ее работы, хотя выводы были тяжелые, но объективные. К сожалению, мне удалось перехватить только пять сборников. Меня ещё с училища волновали вопросы хода ВОВ, особенно её начала. И вот мне в руки попадают такие документы. В сборнике перечислен полностью состав сил наших приграничных округов. Названы фамилии командования от фронта до корпусов. Должен отметить, что немногие из них стали известными военачальниками в ходе войны. Перечислен также довольно подробно состав с немецких сил.

В библиотеке я нашёл ряд уникальных документов, в том числе и совершенно секретных. В частности, дневник Генерального

штаба нашей армии. Интересно было сопоставлять мнения воюющих сторон при чтении этого документа и дневника начальника генерального штаба вермахта генерала Гальдера. После внимательного изучения всех имеющихся документов, сопоставления воспоминаний моих родных в Белоруссии о событиях июня-июля 1941 года, я постепенно стал приходить к выводу. Как бы ни началась война, даже если бы мы точно знали сроки ее начала, итоги первого (начального) периода войны были бы для нас примерно такими же, какими они сложились в 1941—1942 годах. Может, потерь было бы поменьше. На нас ведь напала не Германия с ее 70-миллионным населением, а фактически вся Европа. А это уже порядка 300 миллионов. Но итоги войны были бы всё равно такими же, какими они явились в 1945 году.

В первые же дни пребывания в новой должности меня встретил капитан 1 ранга Куров В. И., председатель комиссии по распределению жилья для офицеров штаба флота. Сказал, чтобы я не рассчитывал на получение жилья для семьи ранее, чем через полгода. Ну что ж, полгода так полгода. Буду навещать своих в Западной Лице по мере возможности — раз в неделю или в две недели. Через некоторое время, но не более десяти дней по вступлении в должность, меня встретил Командующий флотом и спросил, как я устроился, получил ли квартиру. Я ответил, что устроился нормально, квартиры не получил.

Дней через пять ко мне приходит Куров В. И. и предлагает временно вселиться в двухкомнатную квартиру, с перспективой получения в дальнейшем, при вступлении в строй строящегося дома на набережной, трехкомнатной. Я сразу же согласился. Через несколько дней жена и младшая дочь Римма переехали в Североморск. Старшая дочь Ириша заканчивала десятый класс, и мы решили оставить ее в Западной Лице до окончания школы в семье сестры жены Леры и ее мужа Гены Полюховича (в будущем вице-адмирала) — командира БЧ-3 на одной из лодок нашей 3-й дивизии.

Вникая в задачи, решаемые Управлением БП, поневоле пришлось подробно изучать организацию всего штаба флота, его структуру и задачи. Основные управления: Оперативное, Разведки, Боевой подготовки, Организационно-мобилизационное, Кадров, Связи, Радиотехническое; отделы: ПВО, ПЛО, 8-й, Комплектования личным составом.



Дом на набережной в Североморске

В подготовке надводных кораблей и подводных лодок УБП занималось вопросами тактики действий сил флота, начиная с одиночного корабля и кончая соединениями типа бригады. ОУ брало на себя оперативную подготовку, начиная с соединения типа дивизии и выше. Но все это деление довольно условное, четкие границы здесь провести трудно.



День ВМФ. Парад на рейде Североморска

Организация и методика проведения боевой подготовки различных сил флота регламентировались соответствующими Курсами БП. Как, например, неоднократно мной упоминавшийся Курс Подготовки Подводных Лодок (КПЛ-49). В конце курса указывается год его издания. По мере развития сил флота курсы корректируются, переиздаются.

Так появился КТПЛ — дизельных торпедных лодок, КАТПЛ — атомных торпедных лодок, КРПЛ — ракетных лодок, отдельно для лодок с баллистическими ракетами и крылатыми ракетами.

Такие же Курсы БП с соответствующими названиями для надводных кораблей — Курс БП: крейсеров, противолодочных кораблей, эсминцев и т. д. Если с Курсами БП лодок мне все было понятно, то с Курсами БП надводных кораблей нужно было заняться вплотную. Особых трудностей здесь не оказалось. Практически те же задачи, что и у лодок. Прибавляются только вопросы ПВО. Через 2—3 недели я уже был знаком с Курсами надводных кораблей.

Второе отличие в подготовке НК от ПЛ — действия в составе тактической группы (ТГ). Подводные лодки действуют, как правило, одиночно. Привлечение ПЛ к действиям в составе ТГ было эпизодичным. На моей памяти — дважды: в 1971 г. и в 1974 г.

Широкого распространения этот способ действий у подводников не получил. Надводные же корабли, наоборот, действуют в основном тактическими группами, в составе 2—3—4-х кораблей. Они так и называются — КПУГ — корабельная поисково-ударная группа в составе двух и более кораблей. Основная задача — поиск и уничтожение подводных лодок. КУГ — корабельная ударная группа из двух и более кораблей с задачей нанесения ударов ракетным или артиллерийским оружием по кораблям и береговым объектам противника. КТГ — корабельная тральная группа с задачей поиска и уничтожения мин и т. д.

Для действий всех этих групп разрабатываются соответствующие наставления и инструкции. Вот их мне и пришлось поизучать как следует. Новое для меня дело, хотя и помогло мне плавание в группе с «К-249» и «К-415». Все эти Курсы, наставления, инструкции, как я уже говорил, постоянно совершенствуются, корректируются на основании как практического опыта, так и научно-исследовательских работ в своей области. Одна из задач офицеров УБП — довести все эти изменения и корректуры до командиров кораблей и соединений. А если предложения поступают, как говорится, с мест, то есть, от командиров кораблей и соединений, — организовать и провести со специалистами соответствующих управлений и отделов рассмотрение этих предложений. И если они действительно заслуживают внимания, организовать их внедрение в жизнь, распространить соответствующие указания и инструкции по всем соединениям и кораблям. Необходимо также проследить за их применением в ходе боевой подготовки.

Один из основных видов деятельности УБП — контроль за выполнением всех планов, инструкций и наставлений боевой подготовки на кораблях, частях и соединениях флота.

Каждый направлонец головой отвечает за уровень боевой подготовки своего подопечного соединения. Он должен хорошо знать их командиров и начальников штабов, знать всех командиров кораблей, быть в курсе всех вопросов, возникающих при выполнении поставленных задач, и всемерно помогать их положительному решению. Так должна быть организована работа 2 и 3 отделов. Моя задача — всемерно способствовать сближению идеального и реального. Для этого я тоже должен знать командующих объединениями, командиров соединений и их начальников штабов.

А командиров кораблей я «вынужден» был знать, независимо от моей воли. Все командиры кораблей должны получить допуск к самостоятельному управлению своим кораблём. Для этого они сдают положенные зачёты на своих соединениях и объединениях. Как заключительный этап — прибывают в штаб флота для контроля их знаний специалистами штаба и управлений флота, в частности, флагманским штурманом флота (считался среди командиров наиболее опасным). В мои должностные обязанности входит организация этого мероприятия. Так что все командиры кораблей рано или поздно приходят ко мне. Я организую их встречу с соответствующими специалистами.

Финал этого мероприятия — беседа с первым заместителем командующего флотом. Для этого я их собираю в одну группу и в согласованное время привожу в кабинет заместителя командующего и представляю ему. По этой причине со всеми командирами кораблей, хотя и не очень близко, но знаком. А уж они-то меня помнят хорошо. Особенно при подготовке к зачёту у флагманского штурмана флота, когда они поочередно решали в моем кабинете предварительные задачи.

Серьёзным испытанием для флота, в том числе и для УБП и меня в частности, было мартовское инспектирование СФ под руководством Маршала Москаленко К. С. Длилось это инспектирование около 20 суток. Для УБП основным направлением работы было обеспечение успешного проведения инспекторских стрельб. К большому удовлетворению как проверяемых, так и проверяющих, все они были выполнены успешно. Ракеты и торпеды попали туда, куда они нацеливались командирами кораблей. К концу марта инспекция закончилась, и флот перешёл к нормальной плановой деятельности.

К 1 мая 1975 года начальнику нашего управления Ивану Гавриловичу Швецову было присвоено воинское звание контр-адмирал. Это событие на флоте было отмечено соответствующим образом. Офицерский состав УБП ШСФ тоже гордился — в этом факте признавался также положительный итог работы всего коллектива.

Звание вице-адмирала было присвоено НШ СФ Чернавину Владимиру Николаевичу, чему я лично был очень рад.

Крупнейшим мероприятием 1975 года было учение, даже не учение, а маневры «Океан-75». В нём принимали участие силы

Северного, Балтийского, Черноморского флотов и Средиземноморской эскадры. В ходе учения предполагалось установить и отработать наиболее целесообразное применение сил флотов в новой стратегической операции группировки Вооружённых сил страны на Атлантическом театре военных действий (АТВД). Руководитель — ГК ВМФ со своим штабом в г. Североморске.

Командующим силами «синих» был назначен Первый зам. командующего СФ вице-адмирал Волобуев Евгений Иванович. Начальником штаба «синих» был назначен я. Маневры «Океан-75» достаточно широко освещалось в различных изданиях. Мне же запомнилось несколько характерных эпизодов.

В ходе учения «синие», то есть мы, сформировали в Атлантике конвой из нескольких транспортов и кораблей охранения. КОН следовал в Гибралтарский пролив. Силы «красных», в том числе атомные подводные лодки, должны были наносить удары по нему. Участвующая в учении АПЛ «К-462» — командир капитан 1 ранга Герасимов В. И. (та самая, на которой я попал под ГКС) по наведению с берега обнаружила КОН и начала его атаковать. Все довольны. Но постепенно стало возникать недоумение. Наш КОН шёл в Гибралтарский пролив. А КОН, атакуемый «К-462», идёт куда-то на север, в сторону Ла-Манша. Через некоторое время разведка ВМФ докладывает, что в это же время английские ВМС проводят свое учение по проводке конвоя. Вот этот-то КОН и атакует наша «К-462». Как говорится, и смех, и грех.

Е. И. Волобуев почему-то на всех заслушиваниях и разборах в ходе учения ставил — именно «ставил» — меня так, чтобы я был или рядом с ГК ВМФ, или напротив него. На разборе итогов этого дня мы собрались в кабинете командующего СФ. Во главе длинного стола для совещаний стоит С. Г. Горшков. По бокам стола стоят адмиралы и офицеры ГШ ВМФ и сил «синих». И на этот раз Евгений Иванович поставил меня с другой стороны стола, напротив С. Г. Горшкова. Не знаю, или это мне показалось, но ГК ВМФ всё время как-то странно поглядывал на меня — чего это какой-то капитан 1 ранга постоянно мозолит глаза. А мне от этого становилось как-то неудобно.

Начался разбор. В ходе его Сергей Георгиевич предложил порассуждать о действиях «К-462». Лодка обнаружила КОН и начинает его атаковать. Командир же не может в перископ определить, что это за конвой, какие флаги несет, какие грузы перевозит.

Значит, командир лодки выполнил задачу? Все одобрительно закивали головами: «Да, да, да...» Но с другой стороны, нам ведь необходимо, чтобы лодка атаковала именно тот конвой, который нам нужен, а не какой-либо другой. Значит, командир лодки своей задачи не выполнил? Все: «Да, да, да!» Сергей Георгиевич весь побагровел: «Что вы все: да, да, да! Я ведь предложил — давайте порассуждаем!» Народ весь как-то сжался, притих. И тут вмешался начальник ГШ ВМФ адмирал флота Сергеев Николай Дмитриевич и заговорил совершенно спокойным тоном, но о чем-то совершенно другом. Главком отвлёкся, и атмосфера разрядилась.

Затем в процессе разбора ГК ВМФ задался вопросом: «Почему авиация НАТО поставит 4—5 буёв и следит за лодкой часами? А наши поставят буёв 20, а удержать не всегда могут?» Начальник разведки ВМФ вице-адмирал Иванов Юрий Васильевич (бывший командир «С-15» нашей 162 бригады в г. Полярный) говорит: «Так ведь дальности обнаружения буёв 1 к 10». Опять Сергей Георгиевич весь побагровел и почти закричал: «Я знаю, что наши дальности обнаружения меньше. Но надо добиваться преимущества тактикой, тактикой!» Вновь мёртвая тишина. И снова вмешиваются Николай Дмитриевич и Юрий Васильевич, переключают внимание на другие вопросы, и следует разрядка напряжения.

Маневры «Океан-75» прошли успешно. Министр Обороны Маршал Советского Союза А. А. Гречко был доволен. По итогам учения был издан приказ Командующего флотом, в котором поощрялись отличившиеся адмиралы, офицеры, старшины и матросы. Вот здесь мне пришлось заняться весьма специфической деятельностью. Дело в том, что в числе поощрений числилось и награждение ценными подарками. Функция приобретения и распределения подарков возлагалась на зам. начальника УБП, то есть на меня.

Денежные средства на закупку подарков выделял Командующий флотом. Он же определял максимальную стоимость подарка. Зам. НУБП и специально выделенный мичман (из состава обслуживающих служб) направлялись в любой магазин и закупали подарки. Самый ценный из них — охотничье ружьё. Но ружьей закупалось одно-два, а основную массу подарков составляли фотоаппараты, транзисторные приёмники и электробритвы различных систем. Список имеемых в наличии ценных подарков находился у меня. Хранил подарки указанный мной мичман, в

отдельном помещении. Командующий и НШ флота давали указания относительно награждения наиболее ценными подарками адмиралов и офицеров. Остальное распределение проводилось у меня в кабинете.

Командиры соединений, частей или их начальники штабов, заместители начальников управлений и отделов штаба, тыла и авиации флота брали у меня список имеющихся подарков. Они определяли, какой подарок выделить подчинённым им офицерам, мичманам, старшинам и матросам, включенным в приказ Командующего. Предусмотрен и такой вариант. Если имеемый список подарков не устраивал кого-либо из перечисленных начальников, то он мог сам в любом магазине выбрать какую-то вещь в качестве подарка (на сумму, определенную Командующим флотом). Мой мичман покупал эту вещь, и мы включали ее в приказ КСФ о награждении. Этот вариант применялся преимущественно при персональном поощрении какого-либо адмирала или офицера за какие-либо заслуги, или его юбилея приказом командующего флотом.

В конце июня мне был предоставлен отпуск. Старшая дочь Ирина окончила десять классов и намеревалась поступить в Ленинградский институт культуры. Вот мы с Римулей и поехали обеспечивать «тылы» нашей абитуриентки. Отпуск прошел нормально. Дочь поступила в этот институт. Так случилось, что в это же время в Ленинграде находился Женья Чернов с женой Кирой. Он недавно получил звание контр-адмирала. Мы дружили семьями и, естественно, в праздничный день Военно-Морского флота встретились и гуляли вчетвером по Ленинграду. Жили мы на улице Фурманова (ныне Гагаринская). Она выходит на Неву как раз напротив Нахимовского училища. Прошли по набережной, по Литейному мосту и где-то около 17—18 часов оказались напротив входа в гостиницу «Ленинград». Большая толпа желающих осаждала вход в гостиничный ресторан. Мы приостановились, наблюдая за этим. Вдруг из дверей ресторана выбегает женщина в голубой форме (оказалась метрдотелем) и с возгласом: «Вот вас-то нам и надо!» буквально хватает нас в охапку, втаскивает внутрь и сажает за столик в центре ресторанного зала. Мы, вообще-то, не собирались посещать какое-либо заведение типа ресторана. Но оказались за праздничным столом — контр-адмирал и капитан 1 ранга с женами. Весело провели вечер — натацевались, напелись. Всё путем! Бывают, всё-таки, чудеса на свете.

В Североморске нас ждала новая трехкомнатная квартира на шестом этаже дома, выходящего своим фасадом на набережную. Перед нашими окнами — скульптура матроса с автоматом. Из лоджии, выходящей на залив, мы потом с удовольствием наблюдали, а я снимал на кинокамеру проходящие морские и сухопутные парады, стоящий на рейде ТАКР «Киев» и установку памятника — ракеты «Р-7» — на набережной. И прожили мы в этой квартире восемь незабываемых лет — с 1975 по 1983 год.

В это же время возвратился с боевой службы мой старейший и ближайший друг капитан 2 ранга Толя Хохлов, командир БПК «Огневой». Старпом — капитан-лейтенант Г. Ясницкий, а остальные — лейтенанты и старшие лейтенанты. Между прочим, в дальнейшем из их числа вышло несколько адмиралов и даже Главнокомандующий ВМФ. Мы с Римулей решили навестить нашего мореплавателя, тем более, что он побывал с визитом в Нигерии и обещал рассказать кое-что интересное. Пришли на корабль. Толя встретил нас и проводил в свою каюту. Много чего рассказывал, но отчетливо запомнился один момент. Накупил он там множество сувениров, но более всего гордился чайным сервизом очень оригинального и красивого цвета. Главным достоинством этого прибора, как он рассказывал, была его необычная прочность. С гордостью он решил нам это наглядно продемонстрировать. Взял одну чашку и бросил ее на металлическую палубу. А она возьми и разлетись на мелкие кусочки! Чего тут было больше — конфуза, жалости или удивления — сказать не берусь. Но факт есть факт, так называемая «небьющаяся» чашка свое название не оправдала.

9.2. СИСТЕМА ПЛАНИРОВАНИЯ БОЕВОЙ ПОДГОТОВКИ СИЛ СФ. КОМПЛЕКСНАЯ ПРОВЕРКА 11-Й ФЛПЛ

Приступил к текущей работе. Одной из основных и сложнейших задач УБП является планирование. Исходя из годового плана БП флота, проводится планирование мероприятий БП на месяц. Так называемое «месячное планирование». Для этого в

назначенный день, примерно за неделю до начала следующего месяца, в УБП прибывают начальники штабов соединений и частей флотского подчинения. Их более десятка — три флотилии, три эскадры, две дивизии, четыре бригады, тыл и авиация флота. Собираются все, как правило, в конференц-зале ШСФ. Под руководством начальника УБП начинается, прямо скажем, нелегкая работа по увязыванию по месту и срокам боевых всевозможных учений, упражнений и т.п. Первым выступает начальник ГМО флота полковник Мамонов Дмитрий Антонович с прогнозом погоды на месяц. Учитывая мероприятия, проводимые по плану ГШ ВМФ и штаба СФ, начальники штабов предварительно в своих штабах планируют мероприятия БП кораблей и частей своего соединения, требующих обеспечения — корабельного, авиационного, мишенного, гидрографического и других. На месячном планировании и происходит взаимная увязка всех представляемых планов.

Одним из основных принципов планирования мероприятий БП является выполнение максимально возможного числа этих мероприятий при минимальном расходе моторесурса сил флота. Отсюда вытекают требования их комплексности. Иногда планы различных соединений и частей во многом совпадают. Тогда планирование проходит относительно спокойно и не занимает много времени. К сожалению, такое случается не часто. В большинстве случаев планы соединений и частей в чём-то различаются по своим требованиям, требуют взаимных уступок и компромиссов. А это ведет, в свою очередь, к спорам, а иногда и обидам. В таких случаях арбитром выступает руководитель мероприятия — начальник УБП. А главным «регулирующим» — начальник 1-го отдела капитан 1 ранга Боря Бух. Он всегда находил варианты, устраивающие всех участников. За все восемь лет совместной службы в штабе СФ я не помню ни одного случая, чтобы возникающие конфликты при планировании БП выходили за рамки того самого конференц-зала, где и решались все спорные вопросы. Естественно, что планирование в таких случаях затягивалось. Отработанный план БП флота на следующий месяц подписывает НШ флота и утверждает Командующий, после чего он вступает в силу.

В соответствии с месячным планом БП еженедельно, как правило, в четверг, проводится планирование мероприятий БП на следующую неделю. На это «недельное планирование» прибывают те же начальники штабов или их заместители. Организация

работы аналогична месячному планированию. Значение прогноза погоды, выдаваемое полковником Мамоновым Д. А., значительно возрастает. Планирование более детальное, с указанием конкретных кораблей, лодок, полигонов БП, сроков их использования и т. д. И хотя все мероприятия согласовываются заранее путём предварительных переговоров, зачастую здесь разгораются настоящие «баталии» между участниками. Роль начальника УБП, и особенно Бори Буха, возрастает кратно. Недельный план проходит такой же цикл подписания и утверждения, как и месячный.

А вот теперь наступает очередь суточного планирования. Суточный план БП сил флота, как правило, верстает один человек — старший офицер 1-го отдела. Как я уже говорил, при мне это были капитан 1 ранга В. Дрожжин, а затем капитан 1 ранга Коля Гульнев. Работа, прямо скажем, адская. С 09.00 начинается согласование всех планируемых недельным планом мероприятий. А так как на флоте сотни лодок, кораблей, летательных аппаратов и десятки этих самых «планируемых мероприятий», то неизбежны всяческие накладки.

Где-то заболел командир, не готов по каким-то причинам корабль (выявлена неисправность, внезапно появившийся дефект и т. д.) Приходится срочно заменять один корабль на другой, менять какие-то времена, а иногда и полигоны. А если прогноз погоды на следующие сутки значительно отличается от выданного на недельном планировании, то приходится весь план перерабатывать. Суточный план БП флота должен быть представлен на подпись НШ СФ к 17.00. До этого он должен быть рассмотрен заместителем начальника УБП и начальником УБП, который и несёт его на подпись НШ СФ. Тот, в свою очередь, несёт его на утверждение Командующему флотом. Утверждённый суточный план БП флота поступает на Командный Пункт (КП) флота, на пост управления боевой подготовкой. Несёт дежурство на этом посту один из офицеров УБП. Он отслеживает выполнение плана. В случае каких-либо нарушений принимает немедленные меры по их пресечению с докладом вышестоящему командованию, как правило, оперативному дежурному и НУБП или его заместителю.

Планом боевой подготовки флота предусматривалось проведение комплексной проверки 11-й ФлПЛ за летне-осенний период под руководством Командующего СФ. Для проведения этой проверки приказом КСФ была создана соответствующая группа офи-

церов управлений штаба и тыла флота во главе со штабом проверки. Начальником этого штаба был назначен я. Группа проверяющих насчитывала до 60 человек. Разместилась она во главе со штабом проверки на плавбазе «Волга», которая и доставила нас в Грехиху. Командующий флотилией вице-адмирал Кузнецов Ю. А. был в отпуске. Встретил нас начальник штаба флотилии контр-адмирал Коробов В. К.

Основным объектом проверки была дивизия новейших РПК СН 667Б пр. Поступление этих лодок на вооружение нашего ВМФ обозначало рывок, можно сказать, коренной перелом в развитии морской составляющей ядерных сил Советского Союза. Все ракетные комплексы подводных лодок пр. 667А и ее различных модификаций имели дальность стрельбы не более 6000 км, что требовало выводить их в океан для занятия позиций боевого патрулирования. А там их ожидали Фареро-Исландский и Азорско-Ньюфаундлендский противолодочные рубежи, система подводного гидроакустического наблюдения «Сосус» и соответствующие силы противолодочной борьбы стран НАТО. Ракетный комплекс РПК СН 667Б пр. обладал дальностью стрельбы более 8000 км. Это позволяло назначать им позиции боевого патрулирования в пределах Баренцева, Карского морей и Северного Ледовитого океана, что в корне меняло вопрос их боевой устойчивости.

ГК ВМФ и Командующий СФ уделяли большое внимание вопросам освоения флотом этих новых подводных ракетноносцев. В состав флота они начали прибывать с 1974 г. Адмирал флота Егоров Г. М. посчитал необходимым тщательно изучить вопросы освоения личным составом РПК СН 667Б проекта своих лодок, театра своих действий, проверить организацию и качество боевой и политической подготовки экипажей дивизии РПК СН 667Б проекта.

Командир дивизии контр-адмирал Устьянцев Александр Михайлович находился в отпуске. Начальник штаба дивизии капитан 1 ранга Шауров Александр Алексеевич — в море на боевой службе. Он должен был вернуться на третий день нашей работы на флотилии. Заместитель командира дивизии капитан 1 ранга Милованов готовился к выходу на боевую службу. Выход — в день прибытия начальника штаба. В соответствии с планом, разработанным штабом флотилии и дивизии, ему был представлен предподоховый трёхсуточный отдых. Так что наша группа начала работу на флотилии и дивизии со сплошными ВрИО. На дивизии

ВрИО и комдива и НШ представлял командир только что прибывшего с завода экипажа РПК СН. Естественно, он мало что мог доложить о ходе освоения экипажами дивизии своих подводных лодок. Но штаб-то дивизии и штаб флотилии были на месте. Поэтому работа по комплексной проверке была начата сразу же по прибытии ПБ «Волга» в Гремиху. Через три дня вернулся из похода на БС Саша Шауров, мы с ним были хорошо знакомы. Поэтому работа шла без каких-либо существенных нестыковок.

Меня всё же несколько удивляло поведение Милованова, который так и не появился в штабе дивизии. На моей дивизии АПЛ 671 пр. такого никто себе не мог позволить. Ну, это дело «вкуса», как говорится. В каждом штабе могут быть свои «заморочки». На пятый день работы в Гремиху прилетел КСФ адмирал флота Егоров Г. М. и Член Военного Совета флота адмирал Сорокин Алексей Иванович. К этому времени работа фактически была закончена. По результатам её был составлен акт комплексной проверки — довольно увесистый документ, и на его основании подготовлены материалы для доклада КСФ.

Я доложил Георгию Михайловичу о ходе и результатах комплексной проверки. Мы считали, что дивизия и флотилия со своими обязанностями справляются. Существенных недостатков не выявлено. Командующий флотом провел с командирами РПК СН командно-штабную игру. Лично проверил уровень их тактической подготовки. Результатами был удовлетворен. Взял подготовленные нами материалы, работал с ними почти весь вечер и следующие полдня.

На основе наших материалов подготовил хороший доклад, с которым выступил на подведении итогов комплексной проверки. И здесь я понял, что допустил непростительную ошибку в своей работе.

Я тщательно проинструктировал всех начальников групп в своей комиссии готовить материалы по двум направлениям: материалы для акта проверки — вот в эту стопку; для доклада КСФ — в другую. Все так и сделали. Тщательно прочитал обе стопки, особенно для КСФ. А вот работу группы политуправления флота, возглавляемую начальником отдела агитации и пропаганды капитаном 2 ранга Ивановым Василием Федоровичем, не проверял. Во-первых, не хватало времени. А во-вторых, мне как-то не приходило в голову проверять работу политуправленцев.

А зря! Иванов В. Ф. взял и положил и те, и другие материалы в стопку для доклада. И когда Георгий Михайлович в докладе изложил и то, и другое, зачастую повторявшее предыдущее, но в расширенном масштабе, на меня устремились мечущие громы и молнии глаза Алексея Ивановича. Правда, кроме нас двоих этого «казуса» никто, пожалуй, и не заметил. Так как доклад Георгия Михайловича был, как всегда, ясным, довольно сжатым по времени, но включавшим в себя все необходимые вопросы и чёткие указания, что необходимо решать флотилии, дивизии и экипажам подводных лодок в наступающем 1976 учебном году. Затем на ПБ «Волга» мы вернулись в Североморск.

9.3. РАБОТА В 1976 УЧЕБНОМ ГОДУ. ЗКП ФЛОТА

Началась подготовка к новому 1976 учебному году. В руководящем составе СФ больших изменений не произошло. Командующий — адмирал флота Егоров Георгий Михайлович. Начальник штаба СФ — вице-адмирал Чернавин Владимир Николаевич. Первый Заместитель КСФ — вице-адмирал Волобуев Евгений Иванович. Заместитель НШ СФ — контр-адмирал Петерсон Анри Викторович. Помощник КСФ — контр-адмирал Ильченко Юрий Анатольевич. В управлениях и отделах штаба и тыла флота тоже наблюдается кадровая стабильность.

Начальник ОУ — контр-адмирал Марс Джемалович Искандеров, его заместитель — капитан 1 ранга Вася Дудин, с которым вместе были командирами лодок в Обнинске. Затем он был начальником штаба соседней 11-й ДиПЛ в Западной Лице. Так что мы хорошо знали друг друга, взаимодействие и взаимопомощь были на должной высоте. Начальник управления связи капитан 1 ранга Иван Ерофицкий и его заместитель капитан 1 ранга Боря Голин были со мной в самых лучших, можно сказать, в приятельских, отношениях.

Начальник ОМУ контр-адмирал Галустов Иван Хачатурович и его заместитель капитан 1 ранга Боря Баринов — прекраснейшие специалисты и замечательные товарищи, взаимных проблем — никаких. Начальники отделов: ПВО — капитан 1 ранга Юра

Можаров и ПЛО — капитан 1 ранга Б. Звездовский знали меня ещё по Западной Лице, полное взаимопонимание. Начальник отдела РЭБ капитан 1 ранга Роберт Готовчиц — энтузиаст своего дела, очень инициативный, к тому же мой земляк — белорус. Так что с первых же встреч между нами установились дружеские отношения. Начальник береговых ракетно-артиллерийских войск и морской пехоты — полковник Валериан Иванов. Мне он понравился с первой же встречи. Специалист высшего класса в своем роде войск, коммуникабельный и очень простой в обращении. Свое «войско» он держал в железных руках. А так как для меня его епархия была, прямо скажем, маловато знакома, то мне пришлось серьёзно поработать над изучением особенностей БП его подчинённых. А он мне оказывал в этом вопросе всяческую помощь и поддержку. У нас с ним также установились дружеские отношения. С начальником отдела спецсвязи капитаном 1 ранга Сумароковым Владимиром Павловичем у нас наладились отношения еще в Западной Лице. Ну, а в штабе флота они только укрепились.

Что касается таких управлений вооружения и судоремонта (ВИС), как минно-торпедное управление (МТУ) и ракетно-артиллерийское управление (РАУ), то здесь тоже изменений не произошло. С начальником МТУ капитаном 1 ранга Станиславом Савицким полное взаимопонимание установилось ещё с нашей 3-й ДиПЛ. А с УБП они только развивались и укреплялись. С начальником управления ракетно-артиллерийского вооружения капитаном 1 ранга Толей Ильиным у нас были еще и, если можно так сказать, свои «специфические отношения», связанные с созданием мишеней позиций.

Для баллистических ракет имелись мишенные поля. Для артиллерийских стрельб использовались буксируемые щиты, радиоуправляемые катера, а на Балтике даже радиоуправляемая мишень — линкор. Для обеспечения торпедных стрельб можно использовать любой корабль, имеющий соответствующие размеры и необходимую скорость движения. А вот для обеспечения ракетных стрельб крылатыми ракетами необходимы соответствующие мишени, имеющие необходимую радиолокационную, а затем и тепловую заметность.

Наш начальник контр-адмирал Швецов И. Г. вместе с А. Ильиным придавали большое значение созданию таких мишеней. К моему приходу в штаб СФ по их инициативе была создана в тылу

флота такая вот, можно сказать, «мишенная база». Несколько щитов с натянутыми сетками и радиолокационными отражателями, несколько мишеней с радиолокационными отражателями и тепловыми излучателями, переделанные из выведенных из боевого состава малых кораблей (тральщиков или МПК). Но создать эти мишени — лишь половина дела. Необходимо организовать работы по их восстановлению и вводу в строй после выполнения ракетных стрельб. Ракеты не всегда попадают только в сетку, а зачастую влетают в борта и делают в них приличные дыры. И если не организовать соответствующие мероприятия, то после двух-трёх ракетных стрельб можно лишиться этой мишенной базы.

Вторая общая наша забота — место в Баренцевом море, позволяющее устанавливать эти мишени на бочки и якоря, но отстоящее на соответствующих расстояниях от полигонов, из которых лодки могут производить пуск своих КР. С поступлением на флот кораблей проекта 1134 («Зозуля», «Дрозд», «Кронштадт») и различных модификаций лодок 675 проекта, эти расстояния стали достигать 200 и более км — в максимуме до 500 км. Единственным местом в нашем родном Баренцевом море, которое удовлетворяло этим требованиям, была Штокманская банка (да-да, та самая, на которую столько глаз положила нефте- и газодобывающая братия). И мы берегли это место, как зеницу ока, всеми силами не допуская там каких бы то ни было работ.

Если сухопутные ракетчики для выполнения практических ракетных стрельб могут отправлять свои расчёты на соответствующие полигоны в различных регионах нашей страны, то подводные лодки посылают некуда. Только если на ТОФ или ЧФ. Можно себе представить, какие финансовые затраты и расход моторесурса потребовали бы такие мероприятия. А так мы, худо-бедно, но обеспечивали проведение практических ракетных стрельб крылатыми ракетами ПЛ и НК. А ведь количество их с каждым годом медленно, но верно нарастало. Так что отношения УБП ШСФ и УРАВ были типа «не разлей вода».

В июле месяце я участвовал в эпопее по оказанию помощи аварийной «К-387», подробно этот эпизод изложен в главе «В должности замкомдива 3-й ДиПЛ». Во второй половине года вице-адмирал Волобуев Е. И. и контр-адмирал Петерсон А. В. получили новые назначения. Первым заместителем Командующего СФ был назначен вице-адмирал Кругляков Владимир Сергеевич. Пришёл

он с должности командира Индийской эскадры. Опытнейший адмирал, надводник, что необходимо для флота, где командующий и начальник штаба подводники. Строгий, требовательный и в то же время очень доступный и доброжелательный начальник. Я его до этого не встречал. Но в ходе совместной службы и работы у нас сложились доверительные отношения и сопутствующее этому взаимное уважение.

Заместителем НШ флота назначен контр-адмирал Искандеров М. Д. Начальником ОУ — капитан 1 ранга Дудин В. И., его заместителем — капитан 1 ранга Лобанов Леонид Николаевич, для меня просто Лёня.

На очередном КШУ флота я, как заместитель начальника УБП, выполнял свои обязанности на запасном КП флота (ЗКП). Располагался он в скальной выработке в районе Западной Лицы. Работали мы совместно с основным командным пунктом флотилии АПЛ. Тесновато, но работать можно. По планам строителей, для КП флотилии готовилась своя ниша в скале. Тогда будет посвободнее. Основная задача расчета ЗКП флота — быть постоянно в курсе всех действий сил флота в готовности к приему управления этими силами от ОКП флота по специальному сигналу. В ходе учения такая передача была отработана. Со своими обязанностями расчет ЗКП под руководством вице-адмирала Круглякова В. С. справился.

Одним из основных мероприятий БП в 1976 году была отработка действий оперативного соединения разнородных ударных сил флота (ОС РУС) в операции по уничтожению АУГ НАТО в Норвежском море. Такая задача была поставлена Северному флоту Главнокомандующим ВМФ. Ей Сергей Георгиевич придавал особое значение. Начали с отработки действий ракетных крейсеров Североморской эскадры «Вице-адмирал Зозуля», «Контр-адмирал Дрозд» и «Кронштадт» с атомными подводными лодками 675-го проекта Западно-Лицкой флотилии в составе смешанных тактических групп. Задача вроде бы не очень сложная, но требующая большого внимания к вопросам связи между НК и ПЛ. Главное — соблюдение мер взаимной безопасности при совместном маневрировании. Конечной задачей этого маневрирования было — нанесение одновременного ракетного удара крейсером и лодкой. К концу учебного года этот элемент был отработан.

Выдающимся событием в 1976 году был переход группы атомных подводных лодок на Тихоокеанский флот по маршруту, оги-

бающему Южно-Американский континент. В состав группы входила РПК СН «К-171» 667Б пр. в охранении «К-469» 671В пр. Старшим на переходе был назначен НШ Гремиханской ФлПЛ контр-адмирал Коробов В. К. на ЭОС «Башкирия». В переходе также участвовал первый заместитель начальника ПУ СФ контр-адмирал Падорин Ю. И.

Пройдя за 80 суток более 21000 миль, обе лодки прибыли на Камчатку. Контр-адмиралы Коробов В. К. и Падорин Ю. И., командир «К-171» капитан 1 ранга Э. Ломов и его командир БЧ-5 капитан 2 ранга Ю. Тинтунов, старший перехода на «К-469» капитан 1 ранга Соколов В. Е. и командир БЧ-5 капитан 2 ранга Н. Петров были удостоены звания Героев Советского Союза.

Были награждены орденами и медалями и другие члены экипажей. Все понятно.

Но где же командир «К-469»? О нём ни слова, хотя он в переходе участвовал. А дело заключалось вот в чём. В октябре 1974 года в нашу дивизию, после сдачи госиспытаний, прибыла «К-469» под командованием капитана 2 ранга Урезченко. Лодка предназначалась для Тихоокеанского флота. Экипаж комплектовался Камчатской флотилией, которой командовал мой однокашник и хороший товарищ вице-адмирал Боря Громов. После первых же выходов в море выяснилось, что экипаж имеет неплохую подготовку, но вот его командир...?!

После взаимного обмена мнениями между командным составом дивизии комдив Е. Чернов принял решение — будем готовить «К-469» к переходу на ТОФ, обратив особое внимание на личную подготовку командира лодки. За время подготовки на дивизии и флотилии произошли кадровые перемены. Е. Д. Чернов был назначен заместителем командующего флотилией. Командиром 3-й ДиПЛ стал капитан 1 ранга Храпцов Виктор Михайлович, его заместителем — капитан 1 ранга Соколов В. Е., один из опытнейших и грамотнейших командиров лодок на дивизии. Вот на него-то и легла задача подготовки командира «К-469». Задача усложнялась ещё тем, что переход оказался не обычным — через Северный Ледовитый океан, а через два океана — Атлантический и Тихий. К переходу подводная лодка и экипаж были подготовлены. А как быть с командиром? Менять его перед выходом было бы непростительной ошибкой. Командование флотилии решило отправить старшим на борту «К-469» капитана 1 ранга Соколова В. Е. Через пару

суток после выхода в море Владимир Евгеньевич окончательно убедился, что командир «К-469» так и остался малоподготовленным для действий в столь сложной обстановке. И тогда он принял решение отстранить Урезченко от управления кораблём и самому вступить в командование лодкой. Вот таким образом командир «К-469» оказался, как говорят, «вне игры». К большому сожалению, бывали и такие ситуации в нашем подводном флоте, хотя и единичные и крайне редкие.

А Боре Громову Е. Д. Чернов передал личное послание, в котором благодарил за «подарок» в лице Урезченко и просил не допускать в дальнейшем подобных накладок. Контр-адмирал Коробов В. К. вскоре был назначен Командующим флотилией. А НШ к нему — контр-адмирал Устьянцев А. М.

9.4. 1977 УЧЕБНЫЙ ГОД. ИНСПЕКТИРОВАНИЕ СИЛ ФЛОТА. СМЕНА КОМАНДОВАНИЯ СФ. НЕКОТОРЫЕ РАЗМЫШЛЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С АВТОЛЮБИТЕЛЬСТВОМ

Вапреле 1977 года силы флота участвовали в учении «Север-77» под руководством ГК ВМФ. Учение проводилось на обширном театре — в Баренцевом, Норвежском, Северном и Балтийском морях. Для СФ новым было участие в учении ТАВКР «Киев». Отрабатывалась задача по разгрому АУС «противника» в Норвежском море. Я, как и положено, со своей группой находился на ЗКП флота в Западной Лице. Учение прошло успешно. На разборе в Балтийске ГК ВМФ дал положительную оценку действиям сил СФ.

В июле флот подвергся инспектированию во главе с маршалом Москаленко К. С. Как всегда, оно началось с проверок боевой готовности, затем — развёртывание группировок сил флота в Норвежское море. Далее продолжалось выполнение различных боевых упражнений — торпедные, ракетные стрельбы по морским целям. Отражение воздушных атак противника с использованием ЗРК и зенитных артиллерийских установок. При выполнении торпедных атак дивизия А. С. Пушкина еле получила удовлетворительную оценку. Но более всего удивительным оказалось

отсутствие попаданий в мишени ракет «Аметист» с двух лодок 670-го проекта. Такого еще не бывало, чтобы «Аметисты» не поразили цель. При тщательном обследовании водного района на маршруте ракеты были обнаружено несколько швартовых бочек, по которым, видимо, и сработали ракеты. Эти бочки выставлялись заблаговременно, по указанию УБП флота, с целью дальнейшей быстрой установки различных мишеных позиций под многочисленные инспекторские стрельбы.

По этому вопросу состоялся бурный «обмен мнениями» между командующим 1-й ФЛЛ вице-адмиралом Михайловским А. П. и нашим начальником контр-адмиралом Швецовым И. Г. Но как бы то ни было, необходимо было восстановить «статус-кво» в вопросе ракетных стрельб. Иначе — двойка и всё.

По совету адмиралов-инспекторов Аркадий Петрович обратился к маршалу Москаленко К. С. с просьбой повторить ракетные стрельбы «Аметистами» с АПЛ 670-го проекта. Как рассказывал он потом, пришлось подробно разъяснять маршалу, почему швартовые бочки могли сыграть роль ложной цели для головок самонаведения «Аметистов». В конце концов, маршал дал согласие и через три дня эти ракетные стрельбы были выполнены. Каждая ракета поразила свою цель.

При выполнении зенитных стрельб по воздушным целям вместе с крылатыми ракетами-мишенями со стационарной пусковой установки на о. Кильдин нами была запущена мишень «МиГ-17», которую сбил крейсер «Мурманск» своими 100-мм артиллерийскими установками, что вызвало бурную радость генералов-инспекторов. Но всё равно, в ходе инспекции был вскрыт ряд существенных недостатков в БП ряда соединений флота, оглашённых на разборе маршалом Москаленко К. С. Можно было ожидать соответствующий приказ МО, но этого не случилось.

В июне Адмирал Флота Егоров Г. М. был назначен Начальником Главного Штаба ВМФ. В командование флотом вступил вице-адмирал Чернавин В. Н. Начальником штаба флота назначен вице-адмирал Поникаровский Валентин Николаевич. Я уже ранее говорил, что он был в своё время командиром гвардейской «К-22» (вместе учились в Обнинске). Затем был командиром соседней 11-й ДПЛ в Западной Лице. Оттуда был переведён на должность заместителя ОУ ГШ ВМФ. Вскоре был назначен начальником штаба Черноморского флота. И вот теперь возвратился на Северный

флот в качестве его начальника штаба. Зная его деловые и человеческие качества, в штабе флота это назначение встретили с большим удовлетворением. И надо сказать, что ГК ВМФ С. Г. Горшков не ошибся. Тандем В. Н. Чернавин — В. Н. Поникаровский оказался исключительно удачным. Оба дополняли друг друга таким образом, что дальнейшая деятельность сил флота и его развитие проходили успешно и, я бы сказал, «гармонично». По крайней мере, это мое личное мнение. Но с кем бы я ни делился своими соображениями, никогда не слышал возражений. Все, с кем я общался, соглашались с моими впечатлениями.

Вместо ушедшего в Москву адмирала Сорокина А. И. Членом Военного совета флота был назначен контр-адмирал Падорин Юрий Иванович, которого я знал еще по Полярному. Он хорошо знал брата моей жены капитана 1 ранга Хорина Феликса Алексеевича и назначил его начальником орготдела (первого отдела) политуправления СФ. Феликс с семьёй переехал из Лиинахамари, где был начальником политотдела бригады ПЛ, в Североморск. Квартиру получил на ул. Сафонова, недалеко от нашего дома. Теперь уже в Североморске у нас организовался своеобразный «семейный клан». Наши старшие дочери жили в Западной Лице, мужья — офицеры-подводники. Младшие дочери — одноклассницы, моя — Римма, его — Ольга, дружили. Мы часто бывали в гостях друг у друга, делились служебными новостями. У меня лично и до этого сложились неплохие отношения с офицерами ПУ. Теперь же я стал «своим» и для начальников отделов. А это во многом помогало в различных служебных делах.

Со многими из офицеров и адмиралов ПУ СФ у меня сложились дружеские отношения, сохранившиеся до настоящего времени.

В мае 1977 года подошла моя очередь на автомашину «Волга» ГАЗ-24. Мне был предоставлен выбор: можно ждать поступления машины на месте, но можно поехать на завод в г. Горький и там, на заводе приобрести машину. Посоветовавшись с Риммелей, мы решили ехать в Горький. Тем более, что наши физкультурники — заместитель начальника физкультуры и спорта капитан 2 ранга Володя Хортов и начальник спортклуба майор В. Голубчик — предлагали помощь. Начальник физкультуры и спорта авиации СФ ушёл в запас и сейчас работает председателем спорткомитета автозавода «ГАЗ». Они дали мне рекомендательное письмо к нему. И вот мы с Риммелей — в самолёт, и в Горький.

В Сормове начальником штаба бригады строящихся лодок служит Володя Чернышов, которого я сменил в штабе СФ. Мы, естественно, к нему. Он и его жена Вера встретили нас прекрасно. Володя был рад вспомнить совместную службу и узнать о нынешних делах на СФ и общих знакомых.

На другой день поехал на завод. Там говорят: пожалуйста, берите машину, но цвет один — песчано-жёлтый. Пошёл в спорткомитет, нашёл бывшего сослуживца. Встреча получилась интересной, опять воспоминания — кто, где, когда и т. д. Узнав, что хочу купить машину, но цвет не устраивает, он взял решение в свои руки. Через некоторое время подгоняют на смотровую площадку светло-серую красавицу, да еще на 76-м бензине. Оформил все, как надо, сел за руль — не работает стеклоочиститель. Тут же всё исправили, и я направился в штабной гараж. Поставил машину на яму, проверил крепёж — всё прекрасно, даже удивительно. Утром, попрощавшись с Чернышовыми, двинулись восвояси.

Опыт движения на большие расстояния у нас еще сохранился. Всё хорошо. Первый звончок — на шоссе Москва-Ленинград в районе Новгорода. Утром, часов в пять, машина вдруг остановилась. Открываю капот, проверяю провода, свечи зажигания — всё, вроде, в порядке. Запускаю двигатель — работает как часы. Чудеса, да и только!

Приехали домой. Через некоторое время вышло из строя реле сигнала. Поехали в Мурманск в магазин запчастей. К счастью, реле в продаже есть. По дороге домой в самом центре Мурманска, на улице Ленина машина опять встала. Подкатил вручную к тротуару, поднял капот и вижу, что провод в катушку зажигания висит свободно. Пластмассовое устройство для закрепления его в катушке отсутствует.

Вот она и причина — при езде от вибрации и тряски провод вываливается из катушки зажигания. Воткнул я его на место, в штабном гараже мне вручили эту немудреную детальку, поставил её на место, и проблем нет.

В июле отправились в отпуск. На машине, естественно. В Ленинграде ждала нас свадьба — старшая дочь выходит замуж за курсанта ВМУРЭ Игоря Фенютина — сына капитана 1 ранга Жени Фенютина. Он был командиром БЧ-5 на АПЛ 670 пр., затем флагмехом соседней 11-й ДиПЛ, а сейчас — начальник ЭМС Средиземноморской эскадры. Пока хлопоты, свадьба, то-се,

вышло из строя реле поворота. На гарантийной станции техобслуживания машину забрали часа на два. Выводят и сообщают, что завод перешел на новые, «электронные», реле поворота, которые ещё не доведены до ума. Проблем с ними уйма, особенно у таксистов. Они разобрали реле, зачистили контакты и мне рекомендовали, если что — проводить такую зачистку. Из Ленинграда в Севастополь, затем в Минск. Реле опять залипло.

Я на Минскую гарантийку. А там говорят: если реле никто не трогал — заменим. Если же разбирали, то — извините, ничем помочь не можем. Пришлось самому чистить эти контакты. По возвращении из отпуска написал письмо на завод с описанием всего происшедшего, попутно сообщив, что станции гарантийного обслуживания в Мурманске нет. Через пару недель приходит аккуратная посылочка. В ней — новое реле. Я его поставил, исправное в той же посылочке отправил на завод, по их просьбе. Через некоторое время и это реле залипло. Опять пишу на завод, получаю второе новое реле. Это уже работало безотказно. Где-то в конце февраля прихожу в гараж и обнаруживаю, что двигатель моей машины буквально «заплакал». Тосол течет по прокладке между головкой и блоком цилиндров. Пишу на завод. Через пару недель приезжает специалист по двигателям с завода в Дзержинске. Сообщает, что они двигатели поставляют с охлаждением водой. А на ГАЗе их заливают тосолом. Вот прокладки и не выдерживают. Сменил неисправную прокладку на нужную по критерию мягкости. Оставил свой адрес и уехал. И всё.

Больше никаких неприятностей с моей «Волгой» не имел, хотя каждый год ездили на ней в отпуск по маршруту Североморск — Севастополь — Минск — Ленинград — Североморск. Так что наша советская промышленность, хотя и работала не всегда качественно, но все свои огрехи исправно устраняла.

В декабре, по приказанию ГК ВМФ, Адмирал Флота Смирнов Н. И. проводил итоговую проверку 1-й ФлПЛ за осенне-зимний период и ее готовности к новому учебному году.

По итогам проверки Н. И. Смирнов сделал вывод о готовности флотилии к началу нового учебного года. В это время на флот прибыла после окончания госиспытаний новейшая АПЛ «К-123» 705К пр. под командованием капитана 1 ранга Аббасова Абдулихата Умаровича. Я его хорошо знал еще по училищу, по стажировке на «С-155», по совместной учебе в Обнинске и службе на

Ленинградской бригаде ПЛ. В училище, в офицерской, командирской среде мы его звали Гена. А мы с ним были еще и друзьями. И вот он привел на флот свое детище. Дай Бог ему удачи, а не повторить печальный опыт «К-64». Об этом «опыте» я говорил в главе «Заместитель командира дивизии». С тех времен прошло четыре года, и я надеялся, что все отрицательные стороны проекта устранены. Дальнейший опыт показал, что мои надежды оправдались. Гена Аббасов своевременно вывел свой корабль в первую линию и заслуженно получил высокое звание Героя Советского Союза.

9.5. 1978 УЧЕБНЫЙ ГОД. КАК МОЖНО ПОПАСТЬ В НЕМИЛОСТЬ ЗА ИЗЛИШНЕЕ УСЕРДИЕ ПОДЧИНЕННЫХ. НЕПРИЯТНОСТИ С БРИДЕЛЕМ ТАВКР «КИЕВ»

В 1978 году продолжились кадровые изменения. Командующий флотом Чернавин Владимир Николаевич получил воинское звание адмирал, чему мы все были рады. Командир нашей 7-й эскадры вице-адмирал А. Калинин ушел на Балтику НШ флота. Командиром эскадры назначен контр-адмирал Зуб Виталий Иванович. Командующий нашей 1-й ФЛПЛ вице-адмирал Михайловский А. П. ушёл командовать Ленинградской ВМБ. Его место занял контр-адмирал Голосов Р. А. НШ флотилии — контр-адмирал Володя Мочалов, а 11-й ДиПЛ стал командовать капитан 1 ранга Егор Томко. Командующим 3-й ФЛПЛ в Гаджиево назначен вице-адмирал Матушкин Л. А. взамен ушедшего на повышение вице-адмирала Сысоева Ю. А.

Важным событием для флота было участие в стратегическом КШУ ВС СССР под руководством Начальника Генерального Штаба Маршала Огаркова Н. В. Опять мы на ЗКП в Западной Лице под руководством Владимира Сергеевича Круглякова отрабатывали вопросы приема управления силами флота и передачи его на корабельный пункт управления (КПУ), расположенный на плавбазе «Волга». По итогам учения СФ получил положительную оценку со стороны НГенШ.

На этом учении произошел интересный инцидент.

Как-то перед разбором учения встречаю начальника БРАВ и МП полковника Валериана Иванова, идёт расстроенный.

В чём дело? Оказывается, получил большой разнос от начальства. На каждом учении он формировал несколько диверсионных групп из своих морских пехотинцев. Намечал объекты действий, ставил лично задачи на учение. Эти группы заранее высаживались в намеченных планом действий местах, проводили необходимую подготовку к действиям. Но перед самым началом учения им доводился специальный сигнал «отбой», и они возвращались к месту своего базирования. А в этот раз случилась какая-то накладка, и две группы сигнал «отбой» не получили. Вот они и сработали. Одна группа «подорвала» радиоантенну у штаба флота. Её видно далеко из города и с моря, так как она довольно больших размеров и стоит на вершине сопки у ШСФ. Ну, это дело внутреннее, за это ругать надо гарнизонное начальство и группу охраны штаба и прилегающей к нему территории. Хотя начальство недовольно морщилось — всё же прокол у себя под носом.

А вот второй группе была поставлена задача захватить армейский узел связи где-то в тундре. Она это и сделала. Полтора десятка морпехов обезоружили и захватили узел связи, охраняемый целой ротой. Захватить-то захватила, но панику на армейцев навела немалую, ибо дело дошло до Генштаба. Оттуда грозный окрик: «Что за безобразия и самовольство? Кто позволил?» и т. д. В общем, Валериану пришлось несладко. Хорошо, что под горячую руку не сняли с должности. Так что бывают в жизни наших Вооружённых Сил вот такие накладки.

Во второй половине года Командующий флотом адмирал Чернавин В. Н. ушёл в отпуск. ВРИО Командующего флотом остался Владимир Сергеевич Кругляков. В один из дней сентября я привел к нему в кабинет группу командиров кораблей на предмет проверки подготовленности их к самостоятельному управлению кораблём. День был серенький, небо затянуто облаками. Из окон кабинета просматривается Североморский рейд со стоящим на бочке ТАВКР «Киев».

В разгар собеседования — звонок, ОД В. Г. Лебедько докладывает: «По флоту объявлен сигнал „Ветер-2“». Это означает, что на кораблях одна боевая смена должна занять свои боевые посты. Минут через тридцать следует доклад: «Объявлен сигнал «Ветер-1». Это означает, что ожидается усиление ветра до штормового.

Экипажи кораблей должны занять свои места по сигналу «Боевая тревога» и начать подготовку силовых установок к действию. Минут через пятнадцать вновь звонок. На этот раз на связь вышел командир эскадры контр-адмирал Зуб В. И.

С возмущением сообщает, что на «Киеве» проходит отчётно-выборное собрание партийной организации эскадры. А команда ОД срывает его проведение. Владимир Сергеевич выслушал гневные тирады командира эскадры и спокойно заключил: «Выполняйте указания оперативного дежурного». Инцидент, казалось, исчерпан. Но минут через пятнадцать звонок того же контр-адмирала Зуба В. И. Совершенно иным голосом он сообщает, что ТАВКР «Киев» ветром сносит к берегу вместе с бочкой. Видимо, бридель оторвался.

Немедленно объявлена боевая тревога силам аварийно-спасательной службы. Вице-адмирал Кругляков метеором метнулся на причал и помчался на катере к «Киеву». А мы, как зачарованные, смотрим на разворачивающуюся перед нами трагедию. В окно хорошо видно, как «Киев» медленно дрейфует в направлении злополучной банки, расположенной, к несчастью, в центре бухты Ваенга. Хода ТАВКР не имеет, так как для ввода котлов в действие нужно не менее 1,5—2 часов, а ввод начали только по сигналу «Ветер-1», и то с некоторым запозданием. Присмотрелись — к правому борту «Киева» прилепился небольшой кораблик — суденышко вспомогательного флота. И всеми имеющимися силами толкает громадный корабль в сторону от банки. Казалось бы, что может эта крохотуля? Однако его усилия оказались не напрасны, и «Киев» медленно проследовал в сторону бухты Окольная (в северной части губы Ваенга). Я побежал по штабному коридору на КП и далее в кабинет его начальника контр-адмирала Журавля В. С. Оттуда хорошо просматривается вся акватория бухты Окольная. Наблюдаемая картина не предвещала ничего хорошего.

Наш первенец авианесущих кораблей «Киев», хотя и имеющий под левым бортом пару буксиров, медленно дрейфует в сторону пирса б. Окольная. Вот его носовая часть левым бортом достигла пирса и остановилась. Корма же продолжала некоторое время свое движение. Но вот и она остановилась. Громадный корабль замер. Примерно через час подошедшие мощные аварийно-спасательные суда начали буксировку его от берега. Ветер, вроде, тоже стал стихать. «Киев» послушно стронулся с места и пошел в сто-

рону чистой воды. Силовая установка его была уже введена, но давать ход не решались, так как не было ясности с гребными винтами после контакта с береговой чертой.

На чистой воде водолазы срочно обследовали подводную часть левого борта «Киева». Оказалось, что у корабля никаких повреждений нет. Носовая его часть опиралась на пирс бухты Окольная, и её удерживал спасательный буксир, оказавшийся между пирсом и носовой частью «Киева», как в западне, но несмотря ни на что, всеми силами упираясь в левый борт, старавшийся сдерживать напор корпуса «Киева» на пирс. Владимир Сергеевич впоследствии описывал этот эпизод. Развал носовой части авианосца такой, что буксира не видно. Но связь на УКВ и мегафоном поддерживалась. Спрашиваю: «Как обстановка, капитан»? В ответ: «Или он меня к ..., или я его вытолкну!» После окончания работы Владимир Сергеевич вручил капитану буксира свои ручные часы, в знак благодарности.

По счастливой случайности, кормовая часть «Киева» «пришвартовалась» к вертикальной скале, начинающейся с глубины 2—3 метра. Поэтому гребные винты контакта с берегом не имели. Вот такой набор случайностей и успешных, а порой и героических действий судов и экипажей АСС флота помогли избежать Северному Флоту позора посадки своего единственного авианосца на мель. При разборе причин происшедшего оказалось, что бридель (якорь-цепь, соединяющая бочку с мертвым якорем, лежащим на дне бухты Ваенга) поставлен нам из ФРГ. Почему он не выдержал и лопнул — неизвестно. Возможно, производственный брак, а возможно — и замаскированная диверсия. ФРГ все же член НАТО, воздействие Пентагона не исключено.

9.6. МЕДИЦИНА ДЕЛО ТЁМНОЕ. ПЕРЕХОД НА КП ФЛОТА. ИТОГИ 4-ЛЕТНЕЙ СЛУЖБЫ В УБП ШСФ

В октябре 1978 года со мной приключился странный инцидент. Как-то в воскресенье вечером, часов около 24.00, я уже лёг спать, но перед сном решил посетить туалет. Попытался встать, а

в меня с двух сторон со спины, немного выше крестца, будто два ножа вонзились. Пришлось сползать с кровати, еле встал. Всего затрясло, холодный пот пробил. Вызывали скорую помощь. В госпитале взяли анализы — РОЭ (теперь СОЭ) около сорока, при норме 9—10. Предположили — что-то с почками, и определили в урологическое отделение. Ночь провёл в каком-то полубреду. Утром с трудом рассмотрел склонившегося надо мной начальника госпиталя полковника медицинской службы Морозова Николая Савеловича. Начальник урологического отделения Юрченко Михаил Иванович, мой хороший знакомый, как только боль немного утихла — на свой «станок». Проверил работу мочевой системы и заявил: «Почки работают, как часы. По моей части претензий нет!» Через день боль ушла с правой стороны, через второй — с левой. Только РОЭ оставалось более 30.

Перевели меня в терапевтическое отделение и две недели вели поиск болезни. Всего обследовали с ног до головы. Болей как не бывало, РОЭ потихоньку снижается. Что делать?

Николай Савелович доверительно так мне говорит: «Знаешь, Александр Маркович, медицина — тёмное дело. Внутрь ведь не залезешь, не посмотришь». Что на это можно сказать? С кандидатом медицинских наук, действующим хирургом и начальником госпиталя в одном лице приходится согласиться. Но выписывать — надо, уже третья неделя идёт. А как же с диагнозом? Так, кто там у нас в отпуске? Начальник нейрохирургического отделения. Значит, запишем: «Начальные явления болезни Штюмпель Марии Бехтеревой». Я до сих пор толком не знаю, что это такое.

Но вот незадача — в день выписки из отпуска вышел начальник этого самого нейрохирургического отделения и поднял скандал. Как это так, выписывается пациент с таким диагнозом, а я его даже не видел — вернуть! Но я быстренько собрал манатки и улизнул на службу.

Года через два—три при очередной диспансеризации начальник поликлиники говорит нашему штабному врачу: «Юра, при таком диагнозе он должен был давно уже скрюченным ходить. Давай снимем диагноз». Тот согласно кивнул головой, и диагноз был снят. С тех пор моя вера в силу диагностики нашей медицины сильно пошатнулась.

В сентябре ушел в запас начальник отдела ПЛО капитан 1 ранга В. Звездовский. Начальником отдела противолодочной

обороны был назначен капитан 1 ранга Александр Троицкий, мой однокашник по училищу. Я уже раньше писал о наших с ним метаниях по поводу расследования столкновения «К-323» с американской ПЛАРБ в районе моря Альборан.

В октябре мой начальник контр-адмирал Швецов Иван Гаврилович увольнялся в запас по выслуге лет. Начальником управления боевой подготовки ШСФ планировалось назначить заместителя начальника штаба флота — оперативного дежурного капитана 1 ранга Лебедевко В. Г.

На очередном докладе НШ флота вице-адмиралу Поникаровскому В. Н. я попросился назначить меня на место Лебедевко В. Г. Он ухватился за эту идею: «Вот и прекрасно, ты у меня будешь толковым начальником КП!» Я несколько удивился про себя, каким начальником КП? Там же В. С. Журавель! Но главное — мое предложение принято. И в ноябре месяце я был назначен заместителем начальника штаба флота по боевому управлению — ОД флота.

Итак, второй раз меняю направленность своей деятельности в ВМФ. Оглядываясь назад, подвожу итоги четырёхлетней работы в должности заместителя начальника УБП ШСФ. Вспоминается многое. Как приходил в летнее время с Балтики мой близкий друг Рэм Анохин. Он командовал дивизией дизельных ракетных лодок 629-го проекта.

На СФ приводил каждый раз пару своих ракетоносцев для выполнения ракетных стрельб. Я всячески помогал ему в этом деле. А так как на летнее время мы отправляли свои семьи на юг (для меня это был Минск), то мы располагались вдвоем в моем жилище на берегу Кольского залива. Вспоминали былое и своих товарищей-сослуживцев.

Почти каждый год приходили на учебных кораблях курсанты Училища подводного плавания, а с ними мои однокашники — преподаватели и руководители практики курсантов Кирилл Краснопольский, Юра Иванов, Аркаша Агафонов, Валя Маркушин. Собирались у меня, вспоминали былые годы, пели подготские и курсантские песни. А иногда затевали споры и диспуты по вопросам использования оружия. Помню, Аркаша Агафонов, начальник кафедры минного оружия, энтузиаст своего минного дела, предлагал много всяких вариантов его использования, порой и немного завиральных. Приходилось и поспорить, подискутиро-

вать. Но всё носило дружеский характер, много шутили и подначивали друг друга.

Самое главное — за эти четыре года я многое для себя открыл и усвоил в вопросах тактики действий сил флота. Особенно интересно было участвовать в развитии тактики действия разнородных сил. Дело это непростое. Много, казавшееся легко исполняемым, на деле оказывалось довольно сложным, когда переходили от теоретических расчетов к практическим действиям. Но всё равно, иногда не так быстро, как хотелось бы, дело двигалось вперед и довольно успешно.

За эти годы познакомился довольно близко со всеми командами и начальниками штабов флотилий, эскадр, дивизий и бригад. Со всеми у меня сложились неплохие отношения. А это значительно облегчало решение многих задач и мне, и им. В общем, состав флота я хорошо изучил. Помнил названия всех кораблей и подводных лодок. Знал многих командиров в лицо. Недаром ведь на всяких проверках лазал по кораблям. Кроме того, на групповых упражнениях с командирами кораблей, проводимыми их начальниками, личности участников запоминаются надолго.

В течение этих лет флот мне стал ближе и понятнее, если можно так выразиться. Я как бы рос вместе с ним, набираясь опыта штабной работы, усваивая тактику не очень знакомых мне до этого надводных кораблей различных типов и назначения, морской авиации, морской пехоты, береговых частей. Теперь я был совсем не тот капитан 1 ранга, который прибыл в ноябре 1974 года для службы в штабе флота. Жалко было расставаться с ребятами из УБП, которых я за истекшие четыре года изучил досконально и с которыми у меня сложились самые тёплые отношения.

Здесь я получил первый опыт работы с гражданским персоналом. Машинистки из машбюро, заведующие секретными отделениями и библиотекой. Иногда мне этот опыт давался нелегко. Представьте себе, объявлена боевая тревога, начинается флотское учение, а заведующая секретным отделением не пришла. Секретную часть открыть не имеем права, а без секретных документов, как без рук. В таких случаях на помощь приходит профсоюз работников штаба флота. Он, оказывается, очень эффективно воздействует на своих членов. Но об этом надо ведь знать, а я же в этих вопросах ещё «салага». Это частный случай, всего один раз за четыре года, в самом начале моего пребывания в должност-

сти. Но запомнился он крепко, ибо начальству нужны не объяснения, а работа. Досталось мне крепко. А в общем, и с гражданским персоналом у меня сложились неплохие отношения. Я понял, что с женщинами лучше действовать добром, а не приказами. Стремился помочь, чем мог. Старался всеми мерами облегчить их нелёгкий труд. Они это чувствовали, и наша работа шла без ошибок и перебоев.

Сдал я дела капитану 1 ранга Володе Бешкареву, начальнику 3-го отдела. Сменился и начальник 2-го отдела Витя Берковченко — уволился в запас. На его место назначен капитан 1 ранга Аркадий Копейкин. Мой однокашник по училищу. Мы служили вместе на 1-й ФлПЛ командирами лодок — я на 671 пр., а он на 670 пр. Неоднократно встречались в море на учениях и мероприятиях БП — то как противники, то как взаимодействующие объекты. Аркаша был прекрасным командиром, замечательным товарищем. Наши жёны хорошо знали друг друга. Он в штабе флота пришелся, как говорится, ко двору. Его хорошо знал НШ флота Валентин Николаевич Поникаровский.

В личном плане 1978 год принес нам большую радость. Наша старшая доченька Ириша, та самая, которая «кикесь» и «маляки», родила нам 31 июля внученьку Ануленьку. Так мы с Римулей в одночасье стали дедушкой и бабушкой. Но, несмотря на это, были счастливы безмерно!

9.7. СЛУЖБА НА КОМАНДНОМ ПУНКТЕ ФЛОТА — ОПЕРАТИВНЫЙ ДЕЖУРНЫЙ

9.7.1. ПКП флота, состав и организация службы. Оперсводка.

Первое дежурство и катастрофа «ОС-30».

В конце ноября я пришел на повседневный командный пункт СФ — ПКП, и представился своим коллегам: контр-адмиралу Журавлю Василию Семеновичу, контр-адмиралу Калашникову Юрию Николаевичу и капитану 1 ранга Смирнову Константину Ивановичу.

Все они являлись заместителями НШ СФ по боевому управлению — оперативными дежурными флота. На флотском сленге — просто ОД флота. В Журавель был ещё и начальником КП флота,



Внучка Анюта берет пример с дедушки

то есть старшим среди нас. Он нёс ответственность за деятельность всего КП и в этом отношении был начальником над всеми ОД. Все трое — подводники, Ю. Калашников и К. Смирнов — атомщики. В. Журавель — выходец из 4-й эскадры ПЛ в Полярном. С должности командира одной из бригад перешёл в Оперативные Дежурные флота. А затем стал начальником КП.

Всех троих я хорошо знал, как и они меня, как по прежней подводной службе, так и за истекшие четыре года штабной работы. Тем более, что на одном из боевых постов КП — управления боевой подготовкой — несли дежурство офицеры УБП. За качественное несение ими дежурства на посту, и их личную подготовку отвечал я. Поэтому ежедневно, иногда по нескольку раз, приходилось бывать на КП флота, тесно взаимодействовать с ОД и его

старшими помощниками. А при проведении крупных мероприятий БП, таких как выполнение ракетных и торпедных стрельб, подолгу «засиживался» на КП. Ведь вся информация с моря поступает, прежде всего, к ОД флота. Так что я для расчётов КП был, в каком-то смысле, своим человеком. Это обстоятельство в значительной степени облегчило мне «врастание» в новый коллектив.

Большую помощь в освоении новой специальности оказал Василий Семенович Журавель. Он буквально взял «шефство» над моей подготовкой, представил мне необходимые документы — инструкции, приказы и т. д. НШ флота Поникаровский В. Н. поставил жёсткий срок моей подготовки — месяц. К 26 декабря я должен был сдать всё зачёты на допуск к самостоятельному несению дежурства. С одной стороны, подготовку мне облегчал четырёхлетний срок совместной работы с расчётом КП при выполнении мероприятий БП в соответствии с утверждённым суточным планом. Но с другой стороны, многие вопросы, связанные с непосредственным управлением действиями сил флота во всей операционной зоне флота, были для меня в новинку. Хотя особенных трудностей, конечно, не было. Просто очень много нужно было запомнить. На все возникающие вопросы я всегда находил исчерпывающие ответы у любого офицера КП. Мои сотоварищи оперативные дежурные и начальник КП были прямо заинтересованы в моей быстрой подготовке. Сейчас они несли трёхсменное дежурство. С получением мною допуска к самостоятельному несению дежурства — перейдем на нормальное четырёхсменное дежурство, как это предусмотрено положением о КП флота.

Итак, с чего начнём работу? Конечно, с изучения «устройства» изучаемого предмета. Личный состав ПКП флота делился на четыре смены. Каждую смену возглавляет один из перечисленных выше ОД. Служба смен организована так: сутки — дежурство, вторые сутки — отдых, третьи сутки — работа по повышению уровня тактической и специальной подготовки, четвёртые — подготовка к заступлению на дежурство. Такой порядок соблюдался, как минимум, четыре месяца в году. Так как каждому ОД положен двухмесячный отпуск, то остальные восемь месяцев идёт трёхсменка. Сутки — дежурство, сутки — отдых, сутки — подготовка к заступлению на дежурство.

ПКП СФ (в обыденной обстановке КП флота) располагался на третьем этаже левого крыла здания штаба. В большом светлом

зале с довольно высокими и широкими окнами, выходящими на залив, располагался пост ОД флота и его старшего помощника. Они сидели за довольно большим и широким столом, уставленным необходимыми средствами связи. Прямые телефоны с Командующим, Первым заместителем и НШ флота. Пульт связи с оперативными дежурными всех объединений и соединений, подчиненных непосредственно КСФ. Конкретный состав их я привел в главе «Управление боевой подготовки». Связь с вышестоящими органами управления: ЦКП ВМФ, ГШ ВМФ и т. д., телефоны засекреченной связи (ЗАС) и т. д. и т. п. В проёме между окон — пульт срочного оповещения подчиненных штабов (через их оперативных дежурных). Он позволял оповещать как отдельных абонентов, так и всех сразу, что значительно сокращало время доведения необходимых сигналов до подчинённых.

Роль противоположной стены выполнял экран Боевого Информационного Поста (БИП) флота. Толстое матовое стекло от пола до потолка, почти во всю ширину зала, с нанесёнными на него очертаниями побережья от госграницы до Новой Земли. Нанесены все полигоны БП и ФВК (фарватеры военных кораблей). На обратную сторону экрана наносится вся текущая обстановка на театре Баренцева моря. В цветном исполнении отмечается положение всех кораблей, подводных лодок, вспомогательных, рыболовных и транспортных судов. Наносят обстановку дежурные матросы или служащие. Данные обстановки им выдают дежурные специалисты, имеющие непосредственную связь с соответствующими постами радио-, радиолокационного и зрительного наблюдения, развернутыми по всему побережью моря. Руководит всей их деятельностью — дежурный офицер БИП. Во главе БИП — его командир в звании капитана 3—2 ранга.

Обслуживает БИП КП флота, но офицерский и рядовой состав, а также служащие, подчинены начальнику РТУ флота капитану 1 ранга, а затем контр-адмиралу Новому Борису Гавриловичу.

В правом ближнем углу от ОД, сидящего спиной к окну и лицом к экрану БИП, располагался пост контроля за боевой подготовкой. Задача дежурного поста БП (офицер БП, как я уже говорил выше) — строгий контроль за выполнением мероприятий суточного плана БП флота. Особое внимание обращается на своевременное занятие и освобождение полигонов БП и донесение подводных лодок о всплытии. Ведь если подводная лодка своевремен-

но не донесет о всплытии, объявляется тревога дежурным силам флота. При этом особое внимание обращается на немедленный подъём по боевой тревоге дежурных сил АСС.

В правом дальнем углу, рядом с БИП, располагается пост борьбы с подводными лодками. Начальник поста и три дежурных офицера — в штате КП флота. Руководит же их специальной подготовкой начальник отдела ПЛО капитан 1 ранга А. Троицкий. Середину левой стены занимает планшет поста ПВО. На нём ведётся воздушная обстановка. Организация такая же, как на посту ПЛО. Только подготовкой их по специальности руководит начальник отдела ПВО капитан 1 ранга Юрий Можаров. Планшетист ведёт обстановку, если что-то возникает в воздушном пространстве нашей оперативной зоны. Перед экраном ПВО находится пост помощника ОД по связи. Начальник поста и три его дежурных офицера-связиста входят в штат КП флота. Их специальной подготовкой руководит начальник Управления Связи капитан 1 ранга Иван Ерофицкий. Пост контроля за гражданским судоходством (КГС) — единственный, кто располагался не в помещении ПКП, а в скале, в помещениях основного КП (ОКП) флота. Начальник поста и три дежурных офицера входили в штат КП флота. Одна из главных задач — поддержание теснейшей связи со службой военных сообщений.

В 09.00 очередная смена расчета КП флота строится для развода, который проводит заступающий ОД, в центре оперативного зала. В ходе развода ОД инструктирует заступающую смену, обращая внимание на наиболее важные мероприятия, планируемые на флоте в течение дежурства. После развода заступающие расходятся по своим постам. Происходит сдача дежурства старой сменой и прием заступающей. Оперативные дежурные, приняв доклады о приеме и сдаче дежурств со всех постов, в 10.00 идут на доклад НШ флота. Приняв доклад заступающего ОД, НШ флота, если есть необходимость, даёт какие-либо указания по несению дежурства.

После чего оба ОД возвращаются на КП. Сменяющаяся смена уходит на отдых. Заступающая — приступает к выполнению своих непосредственных обязанностей.

Командующий и начальник штаба флота руководят всеми силами через ОД флота. Все доклады и донесения с моря, в том числе и в адрес командования флота, также идут только через

оперативного дежурного флота. И здесь велика его роль. Надо организовать свою деятельность так, чтобы не завалить командование кучами донесений и докладов. В то же время надо определить, какие из них все же необходимо своевременно доводить до Командующего и НШ СФ. Как правило, все действия, выполняемые в соответствии с утвержденными Командующим флотом планами, остаются на уровне КП — управляемые силы. Если есть необходимость в докладах командованию — в плане об этом оговаривается, или НШ ставит в известность ОД, о чём следует докладывать.

Ни одно плавающее средство сил флота, будь то авианосец или катер, не имеют права без разрешения ОД флота выходить в море за пределы своих баз. В случае каких-либо нарушений действующих планов или режима плавания ОД флота обязан немедленно принять меры по их пресечению с последующим докладом НШ СФ. Попытки же каким-либо хитроумным способом обойти существующие нормы приводят, как правило, к большим неприятностям, а иногда и к катастрофам. Пример приведу ниже. Кроме того, ОД флота контролирует нормальную повседневную деятельность соединений и частей флота. В случае каких-либо происшествий или нарушений следует немедленный доклад по линии оперативного дежурного соединения (части) — ОД флота.

В 16.00 наступает время подготовки оперативной сводки. Как я уже говорил ранее, оперсводка — один из важнейших документов в системе Вооружённых Сил СССР. Ее составляют и докладывают в Генеральный штаб ВС все Военные округа и флоты. В ней дается краткий, но достаточно ясный отчет о действиях сил флота (округа) за текущие сутки, об их состоянии на 19.00 текущих суток и о планах действий на следующие сутки. В военное время оперсводка значительно шире и включает данные о потерях своих сил и противника.

На флоте составлением оперсводки занимается старший помощник ОД флота. Работа кропотливая и сложная. На нее затрачивается до трех и более часов работы. Надо собрать донесения по соответствующей форме от всех соединений флотского подчинения. Обработать, суммируя показатели и данные, разнести их по соответствующим графам оперсводки. Форма оперсводки разрабатывается Генеральным штабом ВС. Утверждается Начальником Генштаба и рассылается в штабы Военных округов

и флотов. Работа по составлению оперсводки, как правило, заканчивается к 19.00. Готовую сводку ОД флота несет на подпись НШ СФ и на утверждение Командующему флотом. После этого она сдается в соответствующие органы спецсвязи и должна быть представлена в Генеральный штаб (транзитом через ГШ ВМФ) не позднее 24.00.

Самое сложное и ответственное время для ОД флота наступает с убытием командования флота из штаба СФ. Теперь на ОД, особенно в ночное время, ложится ответственность за всё, что происходит на флоте. Если в дневное время он может спокойно по любому вопросу проконсультироваться с начальниками управлений, да и с НШ СФ, то теперь надо уметь принимать самостоятельное решение, беря всю ответственность за последующее на себя. Ведь если по каждому случаю звонить соответствующему начальству, то кто это будет долго терпеть? Поэтому нужно, опираясь на весь свой прежний опыт службы, принимать грамотные и ответственные решения по всем поступающим «вводным» с моря и берега. И на утреннем докладе информировать начальство о событиях в течение ночи, если они были. Конечно, бывают такие ситуации, когда докладывать необходимо немедленно в любое время суток, но это бывает не часто — при каких-либо авариях и катастрофах. ОД флота также обязан держать связь с дежурным адмиралом — ОД ВМФ ЦКП ВМФ, информируя его о важнейших событиях на флоте. Но и в этом случае нужна осмотрительность, иначе можно заработать большие неприятности. Всегда нужно соблюдать правило: «прежде, чем докладывать о чем-либо в вышестоящие инстанции, проконсультируйся со своим НШ флота». Вот всеми этими приёмами, вопросами и проблемами я и овладевал в течение месяца. Сдал все положенные зачеты и был допущен к несению оперативного дежурства, но не самостоятельно.

В свое первое дежурство я заступил, дублируя начальника КП флота контр-адмирала Журавля В. С. Заступили мы в 10.00, по моему, 26 декабря 1979 года. Стоял сильный мороз. Море сильно парило, а к вечеру сильный туман накрыл весь Кольский залив. В 20.00 Командующий флотом адмирал Чернавин В. Н., уходя из штаба, приказал ОД контр-адмиралу Журавлю В. С.: «В море никого не выпускать. Если кому-то очень понадобится — пусть обращаются ко мне». Владимир Семенович тут же довёл это рас-

поряжение до всех оперативных дежурных соединений и объединения по громкоговорящей трансляции.

Где-то около 22.00 звонит ОД тыла флота: «Опытное судно «ОС-30» просит разрешения на выход в море для проведения госиспытаний после окончания заводского ремонта». Василий Семенович — к дежурному по боевой подготовке: «В плане есть?» Ответ: «Нет!» Всё, вопрос исчерпан. ОД тыла ещё раз было разъяснено приказание КСФ о запрете выхода в море кораблей и судов флота.

В 00.00 Владимир Семёнович и я, в соответствии с утверждённым порядком, отправились отдыхать. В 04.00 возвратились на КП. Старпом ОД капитан 1 ранга В. Дронов доложил, что всё в порядке. Только вот в 02.00 капитан Мурманского порта запросил разрешения на выход ОИС «Байкал» с их судоремонтного завода на госиспытания после ремонта. Гражданское судно, капитан порта просит. Мы ответственности не несем. Идите себе. И ОИС «Байкал» вышел на испытания. Наши посты наблюдают его в районе Териберки. Всё нормально. Утром сдали дежурство, обратив внимание заступающего ОД, что в море один только ОИС «Байкал» из Мурманского порта. Проходит испытания после ремонта. Наша смена спокойно, с чувством выполненного долга ушла отдыхать.

Вдруг вечером, около 22.00, звонок — срочно прибыть на КП флота. Бегу в штаб, теряясь в догадках, что могло случиться? На КП флота Командующий флотом адмирал Чернавин В. Н., НШ флота вице-адмирал Поникаровский В. Н. Уже прибежали контр-адмирал Журавель В. С. и капитан 1 ранга В. Дронов. Разрешается спорный вопрос — кто из вчерашней дежурной службы выпустил в море «ОС-30»?

Дружно отвечаем: «ОС-30» в море не выпускали. Ночью из Мурманского порта по решению капитана порта вышел только ОИС «Байкал». Начался поиск ОИС «Байкал». Таковой нашелся — стоит в Гаджиево, никуда не выходил и не планировал никакого выхода. Тогда как оказался на камнях севернее острова Торос «ОС-30», который подаёт сигнал «SOS» и просит оказать помощь? После недолгого разбирательства выяснилось, что находящееся на камнях судно Новоземельской ВМБ имеет двойное название: как вспомогательное судно ВМФ — «ОС-30» и все соответствующие атрибуты корабля ВМФ: позывные и т.д. Одновре-

менно, для проведения научно-исследовательских работ в невоенных целях — ОИС «Байкал» и может пользоваться позывными и атрибутами гражданского судна.

«ОС-30» еще в 1975 году прибыл с Новой Земли на судоремонтный завод Мурманского морского порта и поставлен в ремонт. В процессе ремонта где-то в 1976 году на нём произошел пожар. Поэтому ремонт затянулся аж на четыре года. Так как судно принадлежало Новоземельской ВМБ, а командование базы не беспокоило вышестоящие инстанции ходом его ремонта, в штабе и управлениях флота о нём как бы «забыли». Это, конечно, не совсем нормально.

Но ведь для того и существует организация флота, чтобы соответствующие инстанции беспокоились и заботились о своих отдалённых объектах. И каким-то образом слегка «напрягали» вышестоящие органы, хотя бы для того, чтобы напомнить о существовании этого объекта. В общем, получилось так, что сложились все «отрицательные позиции». Но флот не алгебра, где минус на минус дает плюс. Здесь все минусы складываются и дают «огромный минус».

За истекшие четыре года на «ОС-30» фактически поменялась вся команда — от офицеров до матроса. Командование НЗВМБ обеспокоилось состоянием своего «ОС-30», лишь когда пришло время выходить ему на ходовые и госиспытания. Недели за две или даже дней за десять в Мурманск прибыла группа офицеров во главе с заместителем НШ НЗВМБ капитаном 1 ранга С. По всем положениям, существующим в ВМФ, судно к выходу в море для выполнения любых задач нужно готовить заранее. Экипажу необходимо отработать задачу № 1 и элементы задачи № 2. А командованию НЗВМБ — принять эти задачи. Если это затруднительно из-за больших расстояний между Новой Землей и Мурманском, то через командование тыла флота попросить решить эти вопросы штабом вспомогательного флота. Ничего этого сделано не было.

Прибывшая группа капитана 1 ранга С. стремилась решить все проблемы с выходом «ОС-30» на испытания через начальника штаба тыла флота капитана 1 ранга Денисова Василия Павловича. Ведь время поджимало — конец года, если ходовые испытания не завершить, завод понесет большие убытки. Для положительного решения этого вопроса на завод прибыл заместитель

министра судостроительной промышленности. Но какие бы высокие начальники не были задействованы, если в нижнем звене соответствующие задачи не отработаны, результат будет нулевой. Так и получилось. На недельном планировании НШ тыла флота капитан 1 ранга Денисов В. П. попросил включить в план проведение ходовых испытаний «ОС-30». Естественный вопрос начальника 1 отдела УБП Б. Буха: «От экипажа «ОС-30» задача № 1 и элементы второй приняты? Кем конкретно? Кто проверял готовность к выходу?»

Получив отрицательный ответ, начальник отдела планирования ни в какие планы «ОС-30» включать не стал. Все последующие попытки в течение двадцатых чисел декабря решить положительно вопрос выхода «ОС-30» в море успеха не имели. Кто же решится брать на себя ответственность за нарушение всех правил и инструкций подготовки судна к выходу в море?

Характерно, что ни один из высоких начальников, прибывших пробивать этот вопрос, к командованию флота не обратился. Видимо, понимали, чем это может кончиться для них самих. Создалось безвыходное положение.

Тогда заместитель НШ НЗВМБ капитан 1 ранга С. принимает «смелое» решение, взяв всю ответственность на себя. Он подписывает приказ о приёме задачи № 1 и элементов задачи № 2 своей группой офицеров. Своим приказом допускает к самостоятельному управлению судном его командира. Этот хоть и имел опыт плавания. Допускает к несению ходовой вахты заместителя командира судна по политчасти, хотя тот ни разу не был в море. Допускает к самостоятельному управлению БЧ-1 штурмана судна — молодого лейтенанта, недавнего выпускника ВВМУ, тоже ни разу не выходившего в море. Формально все положения и инструкции соблюдены. Судно может выходить на испытания. Но ведь в планах БП такой выход не числится. Да ещё и попали в такой день, когда КСФ все выходы запретил.

Что делать? Катастрофа! Зам. министра судостроительной промышленности, директор завода, около сотни рабочих на борту, а выходить не разрешают! И тогда Зам. НШ НЗВМБ вспомнил о втором предназначении своего судна. Немедленно достали документы на ОИС «Байкал». Дальнейшее известно: запрос капитана Мурманского порта, плавание под позывными ОИС «Байкал». К вечеру все испытания были завершены.

Остался один элемент — пройти в течение одного часа самым полным ходом на прямом курсе. Решено этот элемент выполнить при следовании в Кольский залив. На мостике — замполит, в качестве вахтенного офицера, и штурман, который в ходе испытаний так и не заметил, что гирокомпас имеет ошибку курсоуказания 15 градусов вправо. Легли на курс, ведущий в Кольский залив, дали самый полный ход.

На судне праздник — закончили испытания. Всё начальство, в том числе и командир судна, в кают-компании. Но истинный-то курс вёл не в Кольский залив, а на 15 градусов правее, севернее острова Торос. Ни так называемый «вахтенный офицер», ни штурман этого не заметили. В итоге «ОС-30» на самом полном ходу налетел на каменистую гряду севернее острова Торос. С ходу её проскочил, немного прошёл по воде и влетел на гранитную плиту, к счастью, оказавшуюся на его пути. Не дойдя несколько метров до гранитной вертикальной стены в несколько десятков метров высотой, остановился. На судне немедленно погасло электрическое освещение и остановилось всё, что могло работать. Выскочившие на мостик и верхнюю палубу начальники, рабочие и члены экипажа ничего не могут понять.

Корабль неподвижен, перед ними гранитная стена, с левого борта — вот она, громадина острова Торос.

Всё произошло на полной воде. Начавшийся отлив очистил от воды гранитную плиту, принявшую судно, как своеобразную ношу. «ОС-30» оказался как в доке — можно спуститься с борта и обойти его. Вот тут-то и пришлось возвращаться к своему истинному обличью — «ОС-30». Заработали его позывными, стали подавать аварийные сигналы. С радиотехнического поста на о. Торос его тоже обнаружили, докладывают на КП флота.

Катастрофическое положение. Около полутора сотен людей — рабочие и экипаж, в том числе зам. министра и директор завода — в темноте, без света и тепла, в условиях зимнего холода. Принято решение вывозить людей вертолётами, которые могли приземляться только наверху скального обрыва. Люди спускались на гранитную плиту. Потом с помощью тросов и шторм-трапов поднимались по многометровой гранитной скале. И уже наверху садились в вертолёт и доставлялись в безопасное место. К счастью, обошлось без жертв. Все целы и здоровы. Вот так, как я уже говорил, оборачиваются все «хитрости» и «увёртки», связан-

ные с нарушением правил и законов подготовки кораблей и судов к плаванию в море. «ОС-30» так и не смогли снять с плиты — путь преграждает каменная гряда, которую он «перескочил» на самом полном ходу. Так и стоит этот «памятник головоуятиству и разгильдяйству» до сих пор. Таким печальным событием обозначилось мое первое оперативное дежурство и закончился 1978 год для Северного флота.

9.7.2. Особенности перехода на ОКП. Новый ОД капитан 1 ранга Тхагапсов М. М. Новый начальник КП флота.

Далее я активно включился в работу по несению оперативного дежурства по флоту. Дело для меня во многом новое и поэтому интересное. Каких-то особых трудностей не возникало. Но то, что, несмотря ни на какие обстоятельства, на дежурстве надо держать ухо востро и быть готовым к любым, даже самым необычным вводным, я усвоил твердо. Отношения с офицерами дежурной смены мне налаживать особо не пришлось. За прошедшие четыре года я так часто бывал на ПКП по делам боевой подготовки, что мы прекрасно знали друг друга. По ходу несения службы происходило лишь более тесное «притирание» друг к другу.

Старшие помощники ОД мне хорошо известны. Капитан 1 ранга Переверзев Иван Афанасьевич — подводник, очень коммуникабельный, общительный, много знающий офицер, имеющий большой опыт службы на КП в своей должности. У нас с ним сложились дружеские отношения, которые продолжались и далее в Москве, где он был старпомом ОД ВМФ на ЦКП ВМФ. Мы живём в Москве в Северном Чертанове в рядом стоящих домах, поддерживаем связь до сих пор. Капитан 1 ранга Виктор Дронов — надводник, бывший командир эсминца. Строгий, требовательный, грамотный в своем деле, надёжная опора ОД. Капитан 1 ранга Юрий Ильиных — бывший командир БПК «Гремящий». Имел опыт боевой службы, бывал в Конакри. Знаком с правителем Гвинеи Секу-Туре. Грамотнейший офицер, высококлассный специалист в своей области. С ним дежурить — одно удовольствие, как за каменной стеной. Капитаны 1 ранга Вадим Николаев и Володя Ермаков — грамотнейшие офицеры, надёжнейшие помощники оперативному дежурному флота.

В начале февраля Командующий СФ с группой офицеров штаба флота и командующими объединениями флота отправились в

Ленинград. В стенах ВМА участвовали в оперативном сборе и военно-научной конференции, проводимой ГК ВМФ С.Г. Горшковым. По возвращении Владимир Николаевич провел совещание с руководящим составом флота, на которое были приглашены и мы, заместители НШ СФ по БУ. На совещании Чернавин В.Н. коротко остановился на итогах оперативного сбора, проведенного ГК ВМФ в ВМА, и поставил задачу по подготовке к предстоящему учению СФ «Океан-79» под руководством ГК ВМФ. С нашей стороны подготовка, в основном, выразилась в проверке готовности помещений Основного командного пункта (ОКП) флота к приёму расчётов боевых постов. Но это забота начальника КП. Мы же больше озабочены готовностью пункта боевого управления (ПБУ), а еще конкретнее — исправностью всех средств связи и управления ОД на этом пункте, входящем в состав ЦБУ — центра боевого управления.

В феврале контр-адмирала Юру Калашникова перевели по службе в Ленинград. На его место назначен капитан 1 ранга Тхагапсов Меджид Махмудович, командовавший до этого бригадой разведывательных кораблей. Таким образом, я перешёл в разряд «опытного дежурного». А роль «новичка» досталась Меджиду. На него теперь были направлены все «воспитательные усилия» Владимира Семёновича Журавля. Наконец, в стане ОД появился подводник. Закончилось засилье подводников. Может, оно и к лучшему. Меджид Махмудович оказался замечательным товарищем. Настойчиво овладевал новыми для него вопросами управления силами флота. Особенное внимание обращал на специфические «качества» подводных лодок в этой сфере деятельности.

Настало время начала учения «Океан-79». По соответствующей команде управление силами флота переводится на ОКП, располагающийся в скальной выработке, своего рода огромной «штольне», в которой располагаются все необходимые средства и устройства по обслуживанию всего этого подземного «хозяйства». Основой ОКП является центр боевого управления (ЦБУ), одним из элементов которого и был ПБУ. В ПБУ входит пост ОД, пост контроля за приведением сил флота в боевую готовность и ГБИП флота (с таким же экраном, как и на ПКП, но несколько меньших размеров).

Переход дежурной смены с ПКП на ОКП регламентирован соответствующим отрезком времени, называемым нормативом

перевода управления силами флота с одного пункта на другой. Здесь, в частности, — переводом с ПКП на ОКП. За это время ОД и все дежурные постов и ГБИП должны, собрав все необходимые документы в соответствующие папки и чемоданы, быстро переместиться на ПБУ в скале, развернуть все необходимые документы, проверить работу всех технических средств, переключить все средства связи и управления на ОКП и дать команду старшему помощнику ОД, остававшемуся на это время на ПКП для контроля за текущей обстановкой, перейти на ОКП.

Работа самого ОД и его старпома на ОКП ничем не отличается от работы на ПКП. Отличия же организации работы расчета ОКП от ПКП — кардинальны. От ПКП в центральном зале ЦБУ остается только пост ОД, его старпома и ГБИП. Остальные посты переходят в состав различных центров, групп, направлений, пунктов. В основном оперативном зале располагалась группа командования, для которой оборудовано специальное помещение, отделенное застекленной стенкой. Здесь располагается рабочий стол Командующего флотом с необходимыми средствами связи. Стол заседаний, за которым обычно работают НПП флота, ЧВС, начопер, зам. командующего по авиации, зам. командующего по тылу. Работают также один-два офицера-оператора для ведения необходимых записей и рабочей карты. Более подробное описание ОКП я приведу в разделе командования мною КП флота.

К работе ОД прибавляется, как я уже упоминал, пост контроля за приведением сил флота в боевую готовность. Перевод этот выполняется в соответствии с составленными заранее планами по переводу сил в различные боевые готовности. Этот перевод может осуществляться поэтапно, по мере введения той или иной боевой готовности. Если же объявляется перевод сил в полную боевую готовность (как правило, по боевой тревоге), то вводится план «вывода сил из-под удара» — наиболее сложный вид рассредоточения сил флота.

Вот наш пост и следит за точным и неукоснительным выполнением этих самых планов. Так я впервые участвовал во флотском учении в качестве ОД. Надо сказать, что несение дежурства значительно усложняется. Во-первых, один из ОД (как правило, капитан 1 ранга Костя Смирнов) переходил на корабельный пункт управления силами флота (КПУ) — плавбазу «Волга». Оставалась трехсменка, а иногда и двухсменка. Во-вторых, кораблей в море

выходило значительно больше, чем в обычных условиях. Если же ещё в учении задействованы силы флота, то ответственность возрасла кратно.

На этом учении ГК ВМФ выходил в море на крейсере «Мурманск» и на ТАВКР «Киев». Отрабатывались действия разнородных сил флота по ОБК и задачи ПВО ОБК. В качестве мишеней использовались крылатые ракеты в практическом исполнении (песок вместо взрывчатки) с РКА и подводных лодок. Флот успешно справился со своими задачами. Сергей Георгиевич Горшков остался доволен, хотя на разборе был сделан ряд критических замечаний. Особенно обращалось внимание на отработку вопросов борьбы с низколетящими целями.

Я все более «врастал» в свои должностные обязанности. Каждое дежурство приносило что-нибудь новое, и опыт постепенно нарабатывался. Помогало мне во многом детальное знание состава соединений и частей флота, а также личное знакомство с их командирами и начальниками штабов, что значительно облегчало разрешение различных проблем, возникающих в реальной жизни флота.

К концу года произошло изменение некоторых организационных структур флота. Была введена новая должность — заместитель Командующего флотом по боевой подготовке со штатной категорией вице-адмирал. УБП было выведено из состава штаба флота и подчинено зам. командующего флотом по БП. На эту должность был назначен контр-адмирал Рябов Вилен Петрович, из Москвы. Контр-адмирал Журавель В. С. был уволен в запас. Сказалась всё же история с «ОС-30». Начальником КП флота назначен капитан 1 ранга Лебедев В. Г. Он практически вернулся через год на старое место, только теперь еще стал начальником КП. На работе КП флота эти перемещения, естественно, никак не отразились.

9.7.3. Ю. И. Падорин. КШУ «Океан-80» и моя ошибка.

2 мая внезапно скончался начальник политуправления, Член Военного Совета СФ вице-адмирал Падорин Юрий Иванович. Это было настолько неожиданно, что потрясло меня до глубины души. Я знал Юрия Ивановича еще по прежней службе на подводных лодках.

Это был замечательный человек, настоящий коммунист, преданный идеалам Коммунистической партии. Он был прост в обра-

щении, доброжелателен, и в то же время требователен. Прекрасный воспитатель. Его по-настоящему уважали и любили все, кто с ним работал и общался. Обладал колоссальной трудоспособностью. Как оказалось, это трудолюбие и способствовало его кончине. Брат моей жены Феликс Хорин в это время был начальником орготдела ПУ СФ. Он-то мне и рассказывал все обстоятельства этого события.

Юрий Иванович в апреле подхватил ангину, не обращая на это внимания, работал, пока его не пришлось положить в госпиталь, считай, насильно. Но и там не успокоился. Больше недели не выдержал и уговорил наших медиков продолжить лечение в домашних условиях. Мол, домашняя обстановка будет способствовать быстрейшему излечению. Те поддались уговорам. Но как только Юрий Иванович попал домой, сразу же, как выразился Феликс, организовал «работу политуправления на дому». Ежедневно к нему на доклад приходили начальники отделов, проводились различные совещания. Квартира постоянно наполнялась сигаретным дымом. При вскрытии было обнаружено, что в это время он перенес на ногах микроинфаркт. Вот эта непомерная нагрузка и привела к остановке сердца прямо в лифте своего дома 2 мая. Так ушёл из жизни замечательный человек, отдав все силы работе по коммунистическому воспитанию воинов-североморцев. Вот достойный пример преданности своему долгу и своим идеалам для молодёжи нашей страны.

В 1980 году СФ участвовал в оперативно-стратегическом КШУ с обозначенными силами «Океан-80». В учении принимали участие Северный, Балтийский, Черноморский флот, войска Ленинградского и Прибалтийского военных округов. Командовал созданной группировкой ГК ВМФ адмирал флота Горшков С. Г. СФ отработывал подготовку и ведение первой операции флота в рамках стратегической операции группировки ВС на Атлантическом ТВД. 27 июня началось планирование операции с переводом сил в соответствующую боевую готовность (БГ). Командование флотом, управления и ПКП передислоцировались на ОКП. Перевод сил в заданную БГ прошёл в установленные сроки без всяких замечаний.

Сама операция проводилась с 29 июня по 1 июля. В ходе операции отработывалось учение по разгрому авианосных ударных сил «противника» в Норвежском море разнородными силами флота во

взаимодействии с Дальней Авиацией ВВС. Учение прошло успешно. Поставленные задачи были выполнены. Никаких происшествий, отказов техники не было.

При проведении учения я лично допустил ошибку во время дежурства. НШ СФ очень ждал донесение от АПЛ «К-371», развёрнутой в Атлантике. Оно поступило около 04.10. Я после сна ещё не пришел окончательно в себя и направил это донесение во все инстанции, кроме поста ПЛО. В итоге заставил нервничать все командование и руководство учением. Донесение всё-таки нашли, но со значительным опозданием. Ну и досталось же мне от Валентина Николаевича! Впервые я видел его в таком «свирепом» состоянии. Признавая, что во всём виноват лично я, стоял перед ним с видом побитой собаки. Выгрузив все эмоции и выдав в мой адрес все нелицеприятные выражения, он выставил меня из кабинета. Расстроен я был ужасно, думал даже о снятии с должности. Но как-то обошлось, учение закончилось, как я уже говорил, успешно, и Валя, видимо, пощадил мою персону. Но этот урок запомнился мне навсегда — Од нельзя расслабляться ни на минуту.

9.7.4. Начальник КП флота и его обязанности.

ИВЦ и автоматизация управления. Что такое ОКП флота.

В октябре начальник ОУ контр-адмирал Дудин В. И. был переведён в Ленинград. На его место назначили капитана 1 ранга Лебедько В. Г. Я был назначен начальником КП флота. НШ СФ Валентин Николаевич Поникаровский воплотил-таки своё намерение в жизнь. На освободившуюся должность ОД флота был назначен командир дивизии противолодочных кораблей капитан 1 ранга Гончарук Виталий Иосифович. Я его знал ещё по Западной Лице, когда он был командиром бригады сторожевых кораблей в порту Владимир. Приём дел у Володи Лебедько занял немного времени, и моя служба в должности начальника КП флота началась. С чего начать? Прежде всего, с детального изучения всего довольно сложного хозяйства и людей, это хозяйство обслуживающих.

Расчёт ПКП, о котором я говорил выше, — лишь малая часть всего состава КП флота. С секретной частью всё просто — и до этого мы по должности пользовались её услугами. В состав КП входил информационно-вычислительный центр (ИВЦ), занимаю-

щийся сбором, обработкой, распределением и отображением информации. Техническую основу ИВЦ составляли две ЭВМ БЭСМ-4М. Начальник ИВЦ капитан 1 ранга Владимир Тимоныкин совместно с В. С. Журавлем, Ю. Н. Калашниковым и В. Г. Лебедько задались целью автоматизировать процесс составления оперативной сводки. Разработали соответствующее задание и направили его в 24 НИИ ВМФ. Через некоторое время получили разработанную институтом для наших БЭСМ-4М соответствующую программу.

Специалисты ИВЦ, возглавляемые его начальником, установили эту программу на свои ЭВМ, провели отладку и запустили в работу. На стол перед ОД и его старпомом стала ложиться в 18.00 готовая оперсводка в виде машинного документа. С помощью офицеров ИВЦ и его начальника ОД и их старпомы в короткий срок освоились с этим документом. Одновременно встала задача подготовить руководство флотом — Командующего и НШ — к работе с оперсводкой в виде машинного документа. Это оказалось не так уж и трудно. Вице-адмирал Поникаровский В. Н. с энтузиазмом воспринял идею автоматизации. Сам стал осваивать принципы работы с машинными документами и вовлёк в это дело Командующего Владимира Николаевича Чернавина.

И начал ОД докладывать командованию параллельно два документа — оперсводку обычного образца и её же в виде машинного документа. К моменту же моего вступления в должность начальника КП оперсводку составляли, носили на подпись командованию и отправляли в соответствующие инстанции только в машинном варианте. Это сокращало время её подготовки, упрощало работу дежурной смены ПКП и значительно сокращало время передачи её наверх, в вышестоящий штаб. Если раньше составление оперсводки, как я говорил выше, занимало от трех до четырех часов, то теперь — один час. Конечно, соответствующая работа велась не только в штабе флота, но и в штабах объединений и соединений флотского подчинения. Курировали и опекали эту работу специалисты ИВЦ флота. Я лично участие в этом мероприятии принимал только на ее конечном этапе, больше как пользователь. Итоги же этой работы произвели на меня большое впечатление.

Разговоры о необходимости автоматизации управления силами флота велись давно. С этим соглашалось большинство офицеров,



*Од флота контр-адмирал К. Смирнов, старпом Од капитан
1 ранга Н. Ермаков и начальник КП СФ*

и в штабах, и на соединениях. Но когда ты воочию видишь результаты этой самой автоматизации — это совсем другое дело. Теперь я, как начальник КП, отвечающий за работу ИВЦ, имел возможность ознакомиться с техническими и электронно-вычислительными устройствами и организацией их использования. Вся техническая часть ИВЦ располагалась в большом зале подвального помещения штаба флота. Впервые я увидел электронно-вычислительные машины в натуральном виде. Впечатление произвели их размеры и их работа. Володя Тимонякин говорил мне, что это на сегодняшний день уже устаревшая техника. Есть более современные образцы ЭВМ, например, установленные на КСБУ. Согласен, что неплохо бы иметь новейшую технику. Но где её взять? Будем обходиться пока той, что есть.

Тем более, что в руках умелых специалистов под Вашим руководством они с успехом выполняют поставленные перед ИВЦ задачи. Да ещё и позволяют в инициативном порядке расширять область применения автоматизации управления. Так

давайте и дальше двигаться в этом направлении. А появится возможность — займёмся обновлением технической базы. На том и порешили.

Я же стал одним из активнейших сторонников внедрения в жизнь флота идей автоматизации управления. Меня все время беспокоила одна мысль — нельзя ли автоматизировать работу ГБИП флота? Перейти от ручной графики на экране к автоматизированной электронной. Неоднократно обсуждал эту проблему с нашими основными автоматизаторами — начальниками ИВЦ и КСБУ. И вот в середине 1982 года на ПКП прибыла небольшая группа специалистов по автоматизации. Точно уж не помню, откуда они явились, но начальник ИВЦ объяснил, что это именно те специалисты, которые только и могут оценить возможность автоматизации ведения процесса отображения обстановки на экране. Не знаю, насколько это было верно. Но хорошо зная В.Тимонякина, я ему полностью доверял в вопросах, связанных с возможностью автоматизации тех или иных процессов. Группа работала три дня. На четвёртый день ее руководитель доверительно сообщил мне, что, детально изучив работу расчета ГБИП, он пришёл к неутешительному выводу. На сегодняшний день автоматизировать работу ГБИП не представляется возможным. Для меня это было как вылитый ушат холодной воды. ГБИПы флотов так и работали вручную вплоть до окончания мною службы в ВМФ в 1988 году. Всё это происходило более тридцати лет назад. Может быть, сегодня эта проблема решена? Я лично никаких данных по этому вопросу не имею.

Следующий объект, требующий неустанного внимания — ОКП, упрятанный в толще гранитного массива. Весь расчёт ОКП распределён по различным центрам, пунктам, постам, направлениям и т. д. Основу его составлял, как я уже говорил выше, центр боевого управления. В его состав, кроме группы командования и пункта боевого управления, входили группа общего планирования, группа огневого и ядерного планирования. Каждая группа, пост, пункт, направление имели свое помещение со средствами связи и необходимым оборудованием для текущей работы — ведения карт обстановки, различных журналов и т. д. Все посты ПКП включены в состав пунктов управления ПВО, ПЛО, связью и наблюдением, тылового обеспечения, конвойной службой и воинскими сообщениями и т. д.

В состав ОКП входили также направления боевого применения МСЯС, сил общего назначения в ближней, дальней морской и океанской зонах.

В составе ГБИП работала группа автоматизированной обработки информации. Имели свои боевые посты начальники химслужбы флота, РЭБ и т. д.

Как образно выразился в 1982 году КСФ адмирал Михайловский А. П.: «Всё это под скалой напоминает корпус гигантской подводной лодки». И я с ним согласен. Только «лодка» эта имеет множество извивов и изломов. Кроме расчёта ОКП, в состав которого входят практически все управления, отделы и службы штаба и тыла флота, в скале же находились многочисленные подразделения обслуживания.

ОКП имел систему вентиляции, резервные средства электрообеспечения. При необходимости, в случае угрозы применения оружия массового поражения (ОМП), помещения ОКП герметизировались при помощи специальных устройств и переходили на автономное воздушное снабжение на определённый срок.

Все эти многочисленные устройства нуждались в постоянном обслуживании, в том числе в проведении планово-предупредительных и текущих ремонтов. Для выполнения этих функций, а также охраны объекта, в составе КП имеется рота обслуживания — порядка 60 матросов и старшин под командованием подполковника Полосенко Максима Андреевича. В повседневных условиях на ОКП постоянно несут дежурство пост контроля за гражданским судоходством из состава ПКП и расчет командной системы боевого управления (КСБУ) МСЯС. Эта электронная система была смонтирована и введена в строй в 1980 году. В том же году поставлена в опытную эксплуатацию под непосредственным контролем заместителя Начальника Генштаба ВС Маршала Советского Союза Ахромеева Сергея Фёдоровича. Расположена КСБУ в помещении ЦБУ рядом с ПБУ (ОД флота).

Таким образом, КП СФ включает в себя более 300 человек — матросов, старшин, мичманов, офицеров и гражданских служащих, в том числе и четырёх контр-адмиралов. Как я убедился при вступлении в должность ее начальника, это нехилая организация. Значит, забот, обязанностей и, главное, ответственности значительно прибавится. Но это не страшно и даже интересно. Новые направления работы, особенно вопросы автоматизации управле-

ния, меня очень привлекают. А насчёт забот и ответственности — за плечами опыт службы на родной 3-й ДиПЛ (10 лодок и 6—7 экипажей), являющийся неплохим фундаментом.

Среди очередных кадровых изменений на флоте меня особенно радовал факт назначения вице-адмирала Голосова Р. А. начальником штаба ТОФ. Командующим 1-й ФлПЛ стал мой друг и опытнейший подводник контр-адмирал Чернов Е. Д.

К ноябрьским праздникам было присвоено воинское звание контр-адмирал нашему ОД Косте Смирнову, начоперу Володе Лебедько, начсвязи Ивану Ерофицкому. Они скомпоновались, и мы, офицеры штаба флота, отлично отпраздновали это событие. Я был особенно рад за Володю Лебедько. Ему это звание досталось очень нелегко. В должности замкомдива в Гаджиево ему пришлось пережить столкновение с АПЛ США, а потом с РТ (я говорил об этом в главе «командир АПЛ»). Он был назначен старшим офицером ОУ ШСФ. Обладая острым умом, прекрасными организаторскими способностями и, что особенно важно, «золотыми руками» (мог за один присест составить и написать любую инструкцию по своему роду службы), он и здесь не затерялся, а заслуженно был назначен на адмиральскую должность ОД флота, начальника УБП и, наконец, начальника ОУ ШСФ.

В течение 1979—1980 годов на флот стали приходиться новейшие подводные лодки проекта 667БДР, имеющие на вооружении ракеты с разделяющимися боевыми блоками. И что еще радовало — началось поступление кораблей 3-го поколения. В 1980 году флот принял в свой состав атомный подводный крейсер «К-525» 949 пр., несущий 24 крылатых ракеты «Гранит». Вот она, смерть авианосцам. К нему в пару — тяжёлый атомный ракетный крейсер (ТАКР) «Киров». Ещё 20 ракет «Гранит», а в придачу к ним новейший зенитный ракетный комплекс «С-300Ф». БПК «Удалой» и «Вице-адмирал Кулаков» 1155 пр. Вступил в состав флота эсминец «Современный» 956 пр., вооружённый двумя спаренными автоматическими артиллерийскими установками 130-мм калибра АК-130. Надо же! Считаю, 130-мм пулемет. Сверхзвуковая крылатая ракета «Москит», не имеющая аналогов в мире. Многоканальный ЗРК «Ураган». Вот это действительно эсминец, да не простой, а с ракетным оружием. Да, Северный флот преобразуется на глазах, становится мощной силой нашей страны на океанских просторах.



С начальником штаба СФ Поникаровским В. Н.

9.7.5. Катастрофа Ту-104. Вывод сил СФ из-под удара. Смена командования СФ. Инцидент с «Боингом».

Новый 1981 год начался с оперативно-тактического сбора руководящего состава ВМФ под руководством ГК ВМФ в ВМА. К участию в сборах привлекались командующие флотилиями и командиры эскадр, авиационные начальники. Меня, как начальника КП флота, интересовало проводимое на сборе занятие по работе недавно созданного центра боевого управления. Я с нетерпением ждал возвращения НШ флота и начопера, надеясь, что они поделятся результатами этого занятия. Сборы закончились 7 февраля.

Участники на самолётах командующих флотами убывали к месту постоянной дислокации. Вот прибыл наш Ту-104 с участниками сборов. С ними прилетел вице-адмирал Голосов Р. А — отпросился у Командующего ТОФ повидаться со своей дочерью Леной в Западной Лице.

А на КП флота в это время пришло ужасное известие о катастрофе самолёта Ту-104 с тихоокеанцами на аэродроме в Пуш-



Серебряная свадьба. 9 мая 1979 года

кине. Погибли все участники сборов и члены их семей, которые вместе с ними прилетели из Владивостока, а теперь возвращались обратно. Катастрофа оборвала жизнь Командующего ТОФ адмирала Спиридонова Э. Н. и многих других военачальников. Лично меня особенно задела гибель ряда адмиралов, с которыми связывала прежняя служба и дружеские отношения.

Начальник ОУ флота контр-адмирал Феликс Александрович Митрофанов. Мой первый старпом на Краснознаменной ПЛ «С-104». Это он привил мне, Владику Дружинину и Жене Гентцельту основные навыки подводной службы. Умнейший, грамотнейший офицер-подводник, талантливейший воспитатель и матросов, и офицеров. Последний раз мы с ним встречались в 1973 году при обучении в 16-м УЦ в г. Обнинске. И вот его нет. Как тяжело и больно.

Командир эскадры контр-адмирал Чулков Джеймс Константинович. Однокашник по Подготовительному и Первому Балтийскому училищам — шесть лет совместной учёбы. В Североморске он был командиром дивизии противолодочных кораблей. Часто заходил ко мне в кабинет зам. НУБП или на КП флота. Мы много беседовали о службе и жизни, о наших однокашниках. Наши взгляды на флот, службу, жизнь полностью совпадали. Обаятельный и интеллигентный человек. Требовательный, думающий и заботливый начальник, одновременно внимательный товарищ. И вот наша дружба так трагически прервалась.

Начальник штаба флотилии подводных лодок контр-адмирал Пирожков Рэмир Иванович. Кажется, еще вчера вместе выходили на отработку задач на его «К-306». Внимательный, спокойный, вдумчивый командир-подводник. Друг и товарищ. А теперь его нет. Как все нелепо и живьем режет по сердцу. Такое не забудется никогда. Единственно, что несколько облегчает эту страшную весть, Рудольф Голосов остался жив. Как говорится, любимая доченька, хотя и случайно, но спасла.

А жизнь идёт своим чередом. Вот уже и июль, когда наш флот частью сил участвует во фронтовом КШУ ЛенВО под руководством первого заместителя Министра Обороны Маршала Советского Союза Соколова С. Л. Учение на широком фронте от Мурманска до Выборга и прилегающих акваториях Баренцева моря. Хотя в учении участвовала часть сил флота, КСФ адмирал Чернавин В. Н. решил на этом учении провести фактическую про-

верку нашего плана по «выводу сил флота из-под удара». Этот план был составлен еще в 1980 году, и его элементы проверялись в ходе прошедших учений. И вот теперь Владимир Николаевич решил ввести план в действие на практике и убедиться в его эффективности. Надо сказать, что ответственность на себя он брал большую. За все восемь лет службы в штабе флота я не помню проведения подобного мероприятия. Очень волновался и я. План ведь разрабатывался на КП флота, я был, как бы, инициатором. В то же время я был твёрдо убеждён, что план вполне реален и выполним.

Как бы то ни было, но в день начала учения был подан соответствующий сигнал, и командиры всех степеней начали вывод своих сил из-под возможного внезапного удара противника. На практике это означало, что все боеготовые подводные лодки, надводные корабли и суда СФ должны в кратчайший срок, но в соответствии с план-графиком, покинуть свои базы и перейти в назначенные районы, пункты и точки рассредоточения.

Казалось бы, что тут сложного?

Не раз, вроде бы, этот элемент прорабатывался. Дело все в том, что по имевшимся географическим условиям базирование сил флота довольно скученное. До 70 % сил должно было выходить из Кольского залива. Очень велик риск всевозможных неприятностей при массовом движении кораблей и судов. Поэтому сейчас всё делается строго по плану. Оперативные дежурные объединений и соединений флота запрашивают у ОД флота разрешение на выход своих кораблей в соответствии с план-графиком. Каждый командир лодки, надводного корабля, судна и командиры групп кораблей докладывают ОД флота о занятии своих районов, пунктов и точек. А у нас на посту контроля за приведением сил в боевую готовность ведется тщательный контроль за выполнением план-графика рассредоточения при выводе сил из-под удара.

Ровно через час поступил последний доклад о занятии района.

Всё!

В базах никого!

Флот рассредоточился, и никаких происшествий и замечаний. Подтвердились расчёты нашего план-графика. Мы на КП сидели в скале и ничего не видели. Но очевидцы потом рассказывали, что ничего подобного им видеть не приходилось.

Грандиозная картина, когда из Кольского залива сплошным потоком выходили в одной колонне атомные подводные лодки (в основном, РПК СН), во второй колонне — дизельные лодки, в третьей колонне — надводные корабли с рейда Североморска и Тюва-губы. А затем и четвёртая колонна — вспомогательные суда из Мурманска и Росты — танкеры, транспорты снабжения и т. д. Я не касаюсь рассредоточения сил из баз Западной Лицы, Ура и Ара губы, губы Долгой Западной, Лиинахамари, Гремихи и Северодвинска. Там свои заботы и заморочки. Но всё же они по масштабам значительно меньше сил Главной базы СФ — Кольского залива. Вот что значит высокая отработанность командиров кораблей и их экипажей, должный уровень организации службы и управления на объединениях и соединениях флота, а также компетентность и способность принять на себя ответственность командования флотом. Я лично считал и считаю для себя этот день пиком своей служебной деятельности на посту начальника КП флота.

Июльское учение и проверка плана вывода сил из-под удара стали завершающим этапом службы на СФ командования флотом. НШ флота вице-адмирал Поникаровский Валентин Николаевич получил воинское звание адмирал и назначен начальником Военно-Морской Академии в Ленинград. Начальником штаба флота назначен командующий 11-й ФлПЛ вице-адмирал Коробов Вадим Константинович. Командующий СФ адмирал Чернавин Владимир Николаевич в конце года назначен НШ ГШ ВМФ. Командующим нашим флотом назначен адмирал Михайловский Аркадий Петрович — мой первый комдив, а затем командующий 1-й ФлПЛ в Западной Лице. Вступил он в должность в декабре 1981 года.

В один из вечеров конца октября я задержался на КП. Где-то в районе 20 часов прозвучала команда: «Средствам ПВО флота боевая тревога!» Дежурный поста ПВО объяснил, что Москва, для проверки сил ПВО, периодически высылает самолёт Ту-16 с включенными опознавательными сигналами в северном направлении. При выходе самолёта из зоны наблюдения сил ПВО самолёт разворачивается и следует в южном направлении с выключенной системой опознавания. Так проверяется готовность сил армии, корпуса ПВО и сил ПВО СФ. Что ж, интересно, посмотрим — обстановка ведётся на экране поста ПВО. Через некоторое



Командование СФ

время дежурный поста докладывает, что Москва никаких самолётов не посылала. Значит, самолёт не наш, на сленге ПВО — «Чужак». Силы ПВО работают в соответствующем режиме. На экране нарушитель ведётся синим карандашом. Поступил доклад об его обнаружении истребителем ПВО. Минут через десять доклад: «Нарушитель уничтожен!»

Мне хорошо запомнилось, как на синей точке экрана появился чёрный крестик. Все произошло как-то обыденно. Я даже удивился.

Утром прихожу на ПКП. Дежурный поста ПВО докладывает, что самолёт-нарушитель не был уничтожен, а сел на озеро близ Кандалакши. Детали происшедшего мне рассказал начальник оперативного отдела ВВС флота полковник Храмцов Геннадий Андреевич. Хотя внизу уже было темно, на высоте полета нарушителя освещение было ещё достаточным. Лётчик-истребитель по наведению с земли вышел на визуальный контакт и докладывает: «Купец!», то есть транспортный или пассажирский самолёт. На наше маневрирование с указанием на посадку не реагирует. Следует указание: следить на дистанции пуска ракет. Если будет лететь прямо или влево — не трогать, пусть летит, все равно придётся садиться. Если же повернет вправо — атаковать, слишком близка граница с Финляндией. На свою беду «чужак-купец» повернул-таки вправо и, получив ракету в левую консоль крыла, на вираже пошёл вниз. Вторую ракету лётчик не выпускал из-за срыва наведения, но считал, что цель уничтожена. Такой доклад и прошёл по постам ПВО. Но РЛС системы ПВО цель не упустили и проследили до места посадки. Тотчас по тревоге к месту приземления нарушителя вылетели два вертолёт с пограничниками для захвата диверсантов или нарушителей. Каково же было их удивление, когда они обнаружили лежащий на льду озера «Боинг» с пассажирами на борту. Выяснилось, что это самолёт южно-корейской авиакомпании. Летел по маршруту Париж-Токио-Сеул через Северный Полюс. Но что-то у них на полюсе не заладилось с навигационной аппаратурой, и самолёт пошёл не на Токио, а на Кандалакшу. Дальнейшее описано: «Чужак» — «Купец» — «Уничтожен».

Но не уничтожен, а в темноте пилот среди сопки нашёл подходящее озеро и посадил на лёд самолёт с отбитой левой консолью. Гена показал мне фотоснимок, где при ярком солнечном свете на

белоснежном фоне озера лежит целёхонький «Боинг», уткнувшись носом в берег. У носа несколько сосен, как тоненькие иголки торчат.

Пассажиров и экипаж доставили на ближайший аэродром ПВО. Так как самолёт летел из Парижа в Токио, где в это время о снеге никто не помышлял, то подавляющая часть пассажиров была в лёгких халатиках и тапочках. Многие из них возвращались из отпуска, поэтому и с деньгами туго. А им утром предлагают пройти медосмотр. Никто не шевельнулся. Но когда выяснилось, что осмотр бесплатный — все ринулись в медпункт. А в это время в Европе, Японии, Корее паника — где самолёт? Наши дипломаты выдержали паузу, а затем спросили: «Это не тот ли «Боинг», который прилетел к нам на Кольском полуострове?» Через некоторое время за пассажирами прилетел самолёт той же южнокорейской авиакомпании, но почему-то с экипажем США. Лётчика и штурмана не отпустили, судили и дали сколько-то лет. Затем, как известно, амнистировали. Об этом случае подробно рассказывали по телевидению командование корпуса ПВО и лётчики-истребители. Но я хотел осветить эту историю глазами очевидца на посту ПВО и по непосредственным рассказам лётчиков ВВС СФ.

9.7.6. Я контр-адмирал. Визит НОУ ГШ ВМФ.

Перевожусь в ОУ ГШ ВМФ. Заключительный эпизод службы на КП флота. Краткие итоги службы на СФ.

Наступил новый 1982 год. Каким-то он будет для флота и для меня лично? Для меня он действительно оказался рубежным. В январе на расширенном Военном Совете СФ новый Командующий поставил задачи командному составу флота, предъявил свои требования и сообщил о предстоящем участии СФ в крупном стратегическом учении «Центр-82» под руководством Министра Обороны, где нужно будет отрабатывать взаимодействие с другими видами Вооружённых Сил. И одной из мер подготовки к этому учению считал проведение двухнедельного сбора на тему: «Управление силами в операции флота». Сбор запланирован во второй половине февраля. Так, значит, надо готовить ОКП к проведению этого сбора.

В начале февраля Командующий флотом с группой офицеров штаба убыл в Ленинград для участия в оперативно-тактическом

сборе, проводимом ГК ВМФ в ВМА. По возвращении адмирал Михайловский А.П. провёл, как уже указывалось выше, свой оперативно-тактический сбор. Форма проведения сбора — комплексная штабная тренировка со средствами связи, с привлечением всей системы командных пунктов объединений и соединений флота. Для нас тренировка началась, как водится, с перевода управления силами флота на ОКП. В ходе тренировки я сопровождал Командующего СФ при обходе оперативных и технических помещений ОКП. Аркадий Петрович внимательно осмотрел помещения, размещение расчётов пунктов управления и постов. Вникал в организацию работы дежурных смен. Заметил, что работают одновременно все три смены, не подменяя друг друга. Свои впечатления он высказал мне и Вадиму Константиновичу Коробову — НШ флота. Естественно, мы заверили Командующего, что всё это поправим в своей работе. Расчёты постов и пунктов управления будут подстраиваться под Ваши требования. По окончании тренировки адмирал Михайловский А.П. провел разбор действий ее участников.

Особое внимание обратил на необходимость дальнейшего развития и совершенствования системы командных пунктов всех сил, участвующих в операции флота. Поблагодарил всех участников за работу, разрешил представить всем им двое суток для отдыха, чем несказанно удивил всех присутствующих. Подобного у нас до этого случая не было. Все были довольны таким решением. Для расчёта ПКП это поощрительное мероприятие никак не отразилось — как работали в 3—4 смены, так и продолжали работать. Но всё равно мы были довольны оценкой нашего труда.

Для меня же лично наградой было присвоение воинского звания контр-адмирал. Конечно, был безмерно рад. Посудите сами: путь от лейтенанта до капитана 1 ранга занял 15 лет. И от капитана 1 ранга до контр-адмирала тоже 15 лет, но каких! Рада была вся семья — жена, две дочери, зять, брат жены Феликс и его семья. Соответственно, было организовано торжественное «обмывание». Здесь постаралась моя Римуля. Было множество приглашённых, Аркадий Петрович и Нина Николаевна тоже откликнулись на мое приглашение. Ведь мы знакомы семьями более восьми лет. Служили вместе в Западной Лице и частенько общались.

В марте командующий СФ руководил проведением комплексной боевой подготовки разнородных сил флота. Свой флаг он дер-

жал на крейсере «Александр Невский». Трое суток отрабатывали маневр «шашлык», как на сленге УБП называлось выполнение атак подводных лодок по ОБК. Лодки занимают полигоны БП и позиции. ОБК во главе с «А. Невским», следуя противолодочным зигзагом (из наставлений НАТО), проходит поочередно все эти позиции, а лодки выполняют по нему торпедные и ракетные атаки. Торпедные атаки сначала выполняются «пузырем». В последующем заходе ОБК — практическими торпедами. Ракетные лодки атаки выполняют «мнемонически». На карте все это выглядит наподобие шашлыка, где шампур — курс ОБК, на который нанизаны позиции подводных лодок. Стрельбы с выпуском практических крылатых ракет выполняются по выставленным щитам и мишеням на специальном выходе. На этот раз КСФ трижды обошел позиции лодок. Затем были отработаны задачи ПВО с практическими стрельбами ЗРК и ЗАК по ракетно-мишеням РМ-15 и РМ-6. Проведенным мероприятием Командующий СФ остался доволен.

С 5 по 11 апреля флот участвовал в КШУ «Сфера-82», темой которого было «Управление ВВС и ПВО флота при ведении боевых действий в Баренцевом море». В ходе этого учения я вместе с КСФ побывал на КП корпуса ПВО, расположенном недалеко от нашего ОКП, также в скале.

Работа расчёта КП ПВО во многом похожа на нашу, но только у них все планшеты и экраны отражают воздушную обстановку. И планшетисты у них ходят в два яруса, так как одного недостаточно для полного отображения всей воздушной обстановки. И, конечно, напряжённость работы в ходе учения значительно выше. Воздушные летательные аппараты движутся, как известно, в несколько раз быстрее, чем наши самые быстроходные корабли или катера, да и целей одиночных и групповых у них значительно больше. На тот период они могли обрабатывать до ста целей одновременно. Учение закончилось благополучно, ни единой даже предпосылки к лётному происшествию.

Теперь флот ожидала комплексная проверка итогов БП за зимний период обучения под руководством ГК ВМФ. Началась она с высадки на аэродроме Североморск-1 с «Ту-154» группы офицеров ГШ и БП ВМФ во главе с адмиралом Бондаренко Г. А. — заместителем ГК ВМФ, начальником БП ВМФ. Первые дни они работали на кораблях и частях, проверяя уровень боевой готовности и

боевой подготовки. Через три дня прилетел ГК ВМФ. В кабинете Командующего СФ ему была вручена директива ГК ВМФ на приведение в БГ «полная» ряда частей и соединений флота. К нам на КП прибыл заместитель начальника ЦКП ВМФ контр-адмирал Копытников Михаил Леонидович. Тоже проверял нашу работу по переводу в полную боевую готовность. Но так как мы были уже достаточно натренированы, то это мероприятие заняло не 1 час, а всего 30 минут, что вполне удовлетворило проверяющего. На следующий день ГК ВМФ на ТАКР «Киров» вышел в море для проведения тактического учения «Бой ОС РУС с АУГ противника». С окончанием учения Сергей Георгиевич произвёл разбор итоговой проверки СФ за зимний период обучения в 1982 году. Я не знал, что это последний подобный разбор, на котором я присутствую в качестве проверяемой стороны. Что недалеко то время, когда на разборах я буду представлять уже проверяющую сторону.

Прошли майские праздники и День Победы. Где-то в двадцатых числах мая из Москвы прилетел начальник оперативного управления ГШ ВМФ вице-адмирал Саакян Владимир Христович. Его очень интересовала возможность расширения системы базирования СФ. Не верилось ему, что на таком довольно обширном пространстве побережья Кольского полуострова нет больше бухт и заливов, пригодных для базирования сил флота. Он решил облететь все побережье на вертолёте и лично в этом убедиться. Командование флотом охотно пошло ему навстречу.

Он остановился в кабинете НОУ ШСФ контр-адмирала Лебедько В. Г. и обратился с просьбой дать в сопровождение ему достаточно опытного офицера. Володя тут же направился к НШ СФ. Они о чём-то пошептались. Последовал вызов меня к НШ СФ. Вошёл в кабинет, доложил, как положено. Вадим Константинович поинтересовался, как дела на КП, хотя утром я ему уже всё докладывал. Потом так доверительно сообщил, что вот НОУ ГШ ВМФ вице-адмирал Саакян В. Х. намерен обследовать побережье нашего Баренцева моря на предмет расширения базирования. А заодно пообщаться с командованием объединений и соединений на месте. Я слушаю, киваю согласно головой. А Вадим Константинович предлагает мне сопровождать его в этом вояже. Я сначала удивился, почему я? Но потом подумал, что всё равно кому-то надо это сделать, и ответил согласием. Почему бы нет? Я штурман, еще с 1953 года мы на дизельюхе IX-бис серии шастали по

всем закоулкам Баренцева моря. Затем на «С-342» почти три года. Будучи командиром «С-348», тоже достаточно скрупулёзно изучил все различные «щели», куда может пройти лодка 613 пр. А за семь лет службы в штабе флота довольно хорошо узнал условия базирования и командование объединений и соединений. Ну и, в конечном счете, не спорить же с начальством. Приказ начальника — закон для подчинённого.

На следующий день ровно в 09.00 на вертолёте «Ми-8» мы с Владимиром Христофоровичем отправились в путь. До этого я с ним не был знаком. Но с первого взгляда мне он очень понравился. Спокойный, дружелюбный, сразу же располагает к себе.

Начали с Гремихи. В полёте я рассказал о нашем первом «освоении маневренной базы» в Йоканьге в 1953 году с посадкой на мель всей штурманской службы нашего подводного отряда. Над Йоканьгским рейдом сделали круг. Я объяснял, в соответствии с картой, где какие бухты и острова. Затем сели на вертолётной площадке. Нас встретил командующий флотилией вице-адмирал Саша Устьянцев и его НШ контр-адмирал Логинов Володя. После доклада и знакомства мы вместе с А. Устьянцевым осмотрели, по возможности, береговую черту с берега. Затем в штабе был заслушан короткий доклад о боеготовности флотилии. На докладе присутствовали также заместитель командующего флотилией контр-адмирал Эдуард Балтин, командир бывшей моей дивизии контр-адмирал Витя Горев. Это с ним мы в бытность мою замкомдива гоняли норвежскую дизельную лодку в Баренцевом море. Командир дивизии лодок 627А пр. контр-адмирал Лёня Жданов — тоже мой бывший подчинённый.

После этого двинулись на вертолётную площадку. Владимир Христофорович тепло попрощался с командованием флотилии. Начали облёт побережья.

Вертолёт летел на минимально допустимой высоте. День был ясный, солнечный. Береговая линия просматривалась великолепно. Я объяснял Владимиру Христофоровичу особенности каждой губы, бухты, мысов — различных «наволоков». Он фактически убеждался, что губ и бухт достаточно много. Но все они или небольших размеров, или, если размеры достаточны, — мелководны. А главное, почти не защищены от ветров с северо-запада.

Так долетели до губы Порчниха. Она хорошо защищена с запада островом Большой Олений и имеет достаточные глубины

ны — до ста и более метров. Но опять-таки открыта для северо-западных ветров. Я хорошо помню, как в 1958 году на «С-342» мы намучились здесь на якорной стоянке, постоянно перебегая с места на место. Для обеспечения безопасности базирования необходимы большие объёмы гидротехнических работ. Особенно важен волнолом от мыса Скала, где глубина сразу же достигает сотни метров.

Двинулись далее. До губы Териберская картина идентична предыдущему пейзажу. Губа Териберская опять же открыта от ветров с северо-запада. Я рассказал Владимиру Христофоровичу о нашем «бегстве» из неё на рейд Могильный в 1954 году. Далее остров Малый Олений, хотя по размерам он раза в три больше Большого Оленьего. Пролив между ним и берегом узкий, извилистый. Пролетели Кильдин Могильный, рейд Кильдин Западный и направились в губу Долгая Западная. Облетели водную акваторию в районе губы и сели на вертолётную площадку.

Встречал командир бригады ракетных катеров капитан 1 ранга Саша Гринько. Здесь также осмотрели береговую линию. Заслушивания не проводили. Сразу же полетели дальше. Облетели все губы Мотовского залива — Уру, Ару, Западную Лицу, Титовку, Мотку. Затем облет Печенгской губы и посадка в Лиинахамари. Встречали два комбрига — подводник капитан 1 ранга Николай Горшков и ОВРовец капитан 1 ранга Сиррин Мазитов. На «Уазике» объехали береговую черту. Далее полетели в расположение бригады морской пехоты — посёлок «Спутник». Встречал нас начальник БРАВ и МП генерал-майор Валериан Иванов в сопровождении комбрига и офицеров штаба бригады. Владимир Христофорович выслушал короткий доклад В. Иванова, осмотрел расположение частей бригады. Результатами осмотра был удовлетворен. Пообедали, а дальше поехали на автомашине «Волга» в Североморск.

Дорога мне хорошо знакомая. После поворота на Западную Лицу попали в снежный заряд, хотя был уже май. С полчаса ехали медленно при видимости почти ноль. Владимиру Христофоровичу это в новинку. В дороге беседовали на различные темы. Он упомянул недавно назначенного своего заместителя контр-адмирала Иванова Виталия Павловича. А я рассказал, как «увёл» у него АПЛ «К-370» — не по моей вине, конечно, а по воле ГК ВМФ. О нашей совместной службе на 3-й ДиПЛ в Западной Лице.

В общем, остались довольны друг другом. По возвращении я доложил НШ СФ о выполнении поставленной задачи. По моему мнению, вице-адмирал Саакян В. Х. удовлетворен.

Вместе с В. Х. Саакяном из Москвы прилетел начальник 3-го отдела ОУ ГШ ВМФ контр-адмирал Захарьин Владимир Константинович. Володя Лебедевко познакомил нас. Оказалось, что звание контр-адмирал нам присвоено одним приказом. Пообщались, обменялись мнениями о жизни и о службе на КП и в ОУ. На следующий день вице-адмирал Саакян В. Х. и контр-адмирал Захарьин В. К. улетели в Москву.

В июне СФ участвовал в проведении стратегического КШУ ВС СССР «Центр-82», о котором КСФ предупреждал нас ещё в январе при прибытии со сборов в Ленинграде. К нашему облегчению, на флот прилетели только зам. ГК ВМФ Адмирал Флота Смирнов Н. К., адмирал Амелько Н. И. (от Генштаба ВС) и адмирал Ямковой Б. Е. Учение длилось шесть суток. Наши силы в море действовали успешно, с поставленными задачами справились. Впервые для управления боевыми действиями РПК СН, выполнявшими РС по боевым полям (один по «Хальмер-Ю», второй по «Куре»), была задействована в боевом режиме КСБУ. Головные части ракет имели допустимые отклонения. На разборе учения в Москве Маршал Устинов Д. Ф. действия СФ оценил положительно.

30 июня на базе 23-й ДикОВР на флоте закончилось формирование Кольской флотилии разнородных сил. Командующим флотилией назначен контр-адмирал Касатонов Игорь Владимирович, начальником штаба — контр-адмирал Володя Гавренков, заместителем командующего — контр-адмирал Боря Сычев. Для штаба флота, а особенно для КП флота, это принесло значительное облегчение в вопросе управления силами. Во-первых, в состав Кольской ФРС вошли: дивизия противолодочных кораблей, бригады в Лиинахамари, в порту Владимир и губе Долгая Западная. Значит, число объектов управления для штаба флота, следовательно, и КП флота, сократилось до девяти, а это уже в пределах требований науки управления. Во-вторых, ответственность за ближнюю морскую зону флотилия забирает на себя.

Штабу теперь можно больше внимания и времени обратить на действия сил флота в дальней морской и океанской зонах. Какое-то облегчение в этом вопросе будет и для КП флота.

В июле ГК ВМФ проверял устранение недостатков, выявленных в апреле. Повторно проведено учение «Бой ОС РУС с АУГ противника», но уже в Норвежском море. АУГ обозначал ТАВКР «Киев» в охранении БПК 1134А пр. и АПЛ 705 проекта. ОС РУС командовал командир 7-й ОПЭСК вице-адмирал Зуб В. И. с борта ТАКР «Киров». Учение прошло успешно. В ходе его впервые ТТ Егора Томко выполнила ракетную стрельбу шестью разнотипными КР по одной цели. ГК ВМФ был полностью удовлетворён.

В конце июля началось учение «Арктика-82» под руководством первого заместителя НГШ ВМФ адмирала Навойцева П. Н. Тема: «Защита судоходства и управление транспортными и промысловыми флотами в ходе перевода сил флота и средств водного транспорта с мирного на военное положение». Длилось оно пять суток. Основное напряжение легло на наш пост КГС (контроля за гражданским судоходством) и ВОСО. В ходе этого учения мне запомнилась экскурсия руководящего состава флота для ознакомления с новейшими судами типа РО-РО. В Мурманском порту мы познакомились с транспортным судном ледокольного типа «Норильск». Громадный транспорт ярко-красного цвета (он предназначен для работы на трассе Севморпути), водоизмещением около 15 000 тонн, стоит у причала. В кормовой его части на причал опущена аппарель, по которой прямо с причала внутрь транспорта могут въезжать грузовые автомашины любого тоннажа, танки, бронетранспортёры и другая военная техника. Внутри транспорта оборудование, позволяющее всей этой технике размещаться по всем палубам, (их было, по-моему, четыре или пять, считая верхнюю).

В общем, внутри можно разместить уйму техники и людей. Не помню уж, сколько — полк или бригаду. Мы ходили по всем этим палубам, впечатляет. И таких судов заказана целая серия (восемь или десять). Мы восхищались, а экипаж этого судна называл его «морковка хренова». Оказывается, раз они будут ходить только по Севморпути, а это внутренние воды, то валюта им не положена. Вот и конфликт идеального и материального. Участвовали в этом учении Мурманское и Архангельское морские пароходства, Мурманрыба, Севрыба и другие организации. Учение закончилось вовремя, без единого чрезвычайного происшествия.

Где-то в конце июля в штаб флота приехал начальник одного из отделов управления кадров ВМФ капитан 1 ранга Петя

Климов. Мы с ним хорошо знакомы еще с Обнинска. Встретились, обнялись.

Я пригласил его к себе домой. Римуля накрыла хороший стол. Сидим, вспоминаем былое — кто, где и как. Перед уходом Петя спрашивает: «Саша, а как ты сам настроен, куда думаешь дальше направляться?» Я ему отвечаю, что всем доволен, получил высшее звание, мне и здесь хорошо. «Да? А мы всё думаем, куда тебя дальше?» На том и расстались.

В начале августа в штаб СФ прибыла комиссия во главе с заместителем начальника Генштаба Маршалом Советского Союза Ахромеевым Сергеем Фёдоровичем. Задача комиссии — решить вопрос с постановкой на боевое дежурство КСБУ. В 1980 году при её приеме в опытную эксплуатацию той же комиссией было установлено, что один из блоков системы не соответствует предъявляемым требованиям и кратно понижает эффективность работы по времени всего КСБУ. Было принято решение все же поставить КСБУ на опытную эксплуатацию с условием, что указанный блок будет доработан до предъявляемых требований. К разработке блока имели отношение министерство связи и управление автоматизации. Но ничего доработано не было.

Маршал как увидел этот блок в его негодном состоянии, страшно возмутился. Почему ничего не сделано? Ведь клятвенно обещали! Но заместитель министра связи так ничего и не ответил. Флот считал нецелесообразным постановку КСБУ на боевое дежурство до окончательной доработки указанного блока. О чём я и сообщил в своем докладе комиссии. Член комиссии академик В. С. Семенихин настаивал на введении КСБУ на боевое дежурство. Вопрос повис в воздухе.

Маршал Ахромеев С. Ф. захотел осмотреть установку КСБУ на флотилии АПЛ в Ягельной. Полетели на вертолёте Ми-8 группой человек в двенадцать. В полёте Сергей Фёдорович рассказал, что в 1941 году был курсантом первого курса ВВМУ им. Фрунзе. В августе их курс бросили на фронт под Таллинном. Затем оставшихся в живых вернули в Ленинград. Училище эвакуировали в Астрахань. В августе 1942 года их опять на фронт — под Сталинград. Войну окончил майором, командиром танкового батальона. Но тут же подал рапорт о зачислении на третий курс ВВМУ им. Фрунзе. Ему ответили: «Мы майоров на лейтенантов не переучиваем». Я думал, что жизнь закончилась. Но, оказывается, всё

переживается. И вот я — маршал и заместитель начальника Генштаба.

В августе—сентябре отпуск. На этот раз в санаторий Майори на машине. А латыши в это время закрыли курортную зону для личного автотранспорта. Доехать до санатория было дозволено, но пользоваться машиной в течение отдыха — «ни-ни». К счастью, в Майори отдыхал наш начсанмед генерал-майор М. Занданов.

Мы хорошо знали друг друга, и он порекомендовал мне находящуюся рядом с санаторием платную автостоянку. Вот и выход из положения. Зато после санатория мы на своей «Волге» побывали в Калининграде в гостях у Бори и Веры Соколовых (бывший замполит на «С-342»). Затем поехали в Вильнюс, где жили брат и сестра моей мамы. Погостив у дяди Степана и тети Оли, направились в Минск. Там все мои друзья и родственники принялись поздравлять новоиспечённого контр-адмирала. Больше всех радовалась моя дорогая мамочка Ирина Максимовна Евдокименко. В общем, отпуск есть отпуск.

Вернулся на службу, а НОУ Володя Лебедев радостно сообщает: «Пойдёшь в Москву в ОУ ГШ ВМФ начальником Северного направления вместо заболевшего Олега Комарова». Вот так новость! Никуда я не собираюсь, а тем более в Москву. Что я там не видел? В Питер, ещё куда ни шло. Володя хитро улыбнулся и говорит: «Это я подсказал В. К. Коробову направить тебя с В. Х. Саакяном. Ты ему очень понравился. Вот он и хочет забрать тебя к себе в ОУ».

Через некоторое время, во время очередного доклада НШ СФ, вице-адмирал Коробов В. К. спрашивает: «Ты на самом деле не хочешь в Москву?» Я отвечаю утвердительно. И тогда он выкладывает последний довод: «Командующий флотом хочет иметь своего человека в Главном штабе ВМФ».

Всё в жизни повторяется. Ровно восемь лет тому назад я слышал то же самое от своего друга Жени Чернова, но только не в «ГШ ВМФ», а «в штаб СФ». Я ответил: «Подумаю». Всё решило совсем другое обстоятельство. Когда я рассказал своей Римуле о сложившейся ситуации, она вдруг ответила: «Знаешь, мне уж очень тяжело здесь на Севере, здоровье подводит». Действительно, в последние годы она много болела. И тогда я решил окончательно — «согласен». Вадим Константинович, получив мое согласие, был очень доволен. Поразмыслив, я понял суть интриги.

Контр-адмирал Комаров Олег Борисович был более 17 лет начальником Северо-Западного направления ОУ ГШ ВМФ. Но он серьёзно заболел, ему нужна замена. Командующему и НШ флота не безразлично, кто будет вместо него. И тут, кстати, визит Владимира Христофоровича. Своевременная подсказка В. Лебедько. Вот я и оказался, ничего не подозревая, на своеобразных «смотринах».

Ну что ж, раз такой, как говорится, «расклад», пусть так и будет. Хотя особой радости я не испытывал, но и какого-то сомнения или боязни не справиться не было. Начальник ГШ ВМФ адмирал Чернавин В. Н. меня знает со времён мичмана-стажера. Первый заместитель начальника ОУ ГШ ВМФ контр-адмирал Иванов В. П. тоже хорошо знает меня. Все зависит только от меня.

А я свой Северный флот знаю, как свои пять пальцев. Думаю, справлюсь и в Москве. А пока надо хорошо делать свое дело здесь, на КП флота.

В середине октября меня прихватил приступ аппендицита. В нашей военной медицине всё просто. Госпиталь, операционный стол, и где-то в половине четвертого дежурный хирург показывает мне отрезанный аппендикс. Через пару дней я уже долечиваюсь дома.

И в это время на флоте ЧП! Тральщик Кольской флотилии, работая в полигоне БП в районе полуострова Рыбачий, у мыса Цып-Наволоок получил гидроакустический контакт с неизвестной подводной лодкой. Дело происходило в наших территориальных водах. В таких случаях, по нашим инструкциям, неизвестной подводной лодке дается сигнал «всплыть в надводное положение» тремя последовательными взрывами гранат или глубинных бомб. Если она не подчинится — атаковать ее всеми имеющимися средствами с целью уничтожения. На тральщике гранат не оказалось, но глубинные бомбы имелись. Причем применять их он мог только выстреливая из бортовых бомбометов. Получив приказание с КП флотилии, тральщик выстрелил правым бомбометом. Глубинная бомба улетела и взорвалась под водой, как ей и положено. Но бомбомет от выстрела развалился, так как был весьма престарелым, как и сам тральщик. Выстрел левым бортом — результат такой же. А третью бомбу выстреливать нечем — больше бомбометов на борту нет.

Значит, нет и третьего взрыва. Сигнал о всплытии не дан. Кстати, и контакт с неизвестной ПЛ потерян. Разразился неимоверный скандал, так как доклад об обнаружении неизвестной подводной лодки в наших территориальных водах и применении взрывных сигналов проходит немедленно по всем инстанциям, вплоть до ЦКП Генштаба ВС.

Из Москвы для расследования происшествия прилетела комиссия во главе с начальником отдела противолодочной борьбы ГШ ВМФ вице-адмиралом Волобуевым Е. И.

По такому случаю я, наплевав на свои болячки, немедленно явился на КП флота. По окончании работы комиссии я обратился к Евгению Ивановичу Волобуеву с вопросом, какие он имеет замечания по работе КП флота. Евгений Иванович, как председатель комиссии по расследованию ЧП, чётко заявил: «По работе КП флота замечаний нет». Что я и зафиксировал в журнале учёта событий. В итоговом акте по работе комиссии тоже никаких претензий к КП флота не было. С тем я и отправился долечиваться.

Но через некоторое время из Москвы сообщили, что Главком ВМФ очень недоволен отсутствием недостатков в работе КП флота.

Последовало негласное указание — найти недостатки и виновных наказать. Не знаю уж, кто, как и с кем работал и совещался, но в итоге этим вопросом почему-то озаботился секретарь парткома штаба флота контр-адмирал Осипов Фёдор Иванович. Вызывает он меня на заседание партийного комитета штаба флота, которое, оказывается, посвящено недостаткам в работе КП флота во время вышеуказанного инцидента. Фёдор Иванович во вступительном слове озвучил необходимость разобраться в недостатках на КП. Затем предложили выступить мне.

В своем выступлении я отметил, что во время указанных событий я отсутствовал на КП по причине операции аппендицита. Поэтому работы расчёта не видел и давать оценку не могу. Но когда начала работать комиссия под председательством вице-адмирала Волобуева Е. И., я на КП флота пришёл и в её работе участвовал. А по завершении работы обратился с просьбой к Евгению Ивановичу дать оценку работы КП флота. На это он мне чётко ответил: «К работе КП флота претензий нет». Поэтому я не могу ничего сказать о недостатках работы КП флота во время происшедшего инцидента. А вот Фёдор Иванович-то в это время на

КП был. Вот он и мог увидеть недостатки, если они были. Далее последовала длительная пауза, и заседание парткома закрылось.

Через день Фёдор Иванович вызывает меня уже к себе на беседу. Опять тот же разговор. Он обижается: «Александр Маркович, с Вами тяжело работать. Вы сразу любую проблему сводите к конкретным вопросам».

На что я отвечаю — а как же иначе? Решение любого вопроса требует конкретики. Я же не могу прийти на КП и объявить: «Товарищи, мы плохо работали тогда-то, надо работу улучшить!» Я должен прийти и сказать: «Товарищ Тхагапсов, Вы тогда-то и там-то допустили такую-то ошибку в своих действиях. Нужно же было действовать вот так». То есть, объяснить, в чём была ошибка и что нужно делать, чтобы она не повторилась. Общими лозунгами мы ограничиваться не можем. Так мы и расстались ни с чем. Не знаю, что уж там было потом, но в дальнейшем ко мне не приставали, и проблема как-то решилась сама собой.

Уход из жизни Леонида Ильича Брежнева воспринимался нами двояко. С одной стороны, привыкли к нему. Он хорошо относился к Военно-Морскому Флоту. Да и по-человечески просто жалко. Но с другой стороны, накопилось много всяческого негатива. Приход к власти Андропова Ю. В. был воспринят положительно. С надеждой, что многое может быть поправлено.

В начале декабря пришла телеграмма моего брата Владислава — тяжело заболела мама. НШ флота Вадим Константинович Коробов отпустил меня на неделю в Минск. Мы с Римулей немедленно вылетели.

Оказалось, что мама давно чувствовала боли в районе пищевода, но молчала. А когда Владик привёл её на обследование, то опухоль оказалась большой. Необходима покладка в Боровлянский онкоцентр города Минска. Оформили необходимые направления и за день до возвращения на службу мы завезли мамочку в этот онкоцентр. Навсегда запомнил её прощальный взгляд.

В конце декабря пришло сообщение, что приказ о моем назначении подписан. Но до его получения управлением кадров флота я продолжал исполнять свои обязанности. Вместо меня начальником КП флота по моей рекомендации Вадим Константинович решил назначить капитана 1 ранга Гончарука В. И.

После Нового 1983 года пришла выписка из приказа о моем назначении. Я начал сдавать дела Гончаруку. К тому же, из ГШ

ВМФ позвонил адмирал Навойцев П. Н. и потребовал ускорить мое прибытие в ГШ ВМФ. 7 января из Минска пришла телеграмма о смерти мамы. Мне выписали предписание прибыть в Москву 13 января с запасом прочности на её похороны. Мы всей семьей — я, Римуля, обе дочери — Ириша и Римуля — вылетели в Минск. 10 января похоронили маму. 12 вылетели в Ленинград, где я самолётом «Аэрофлота» отправил Римулю и дочерей в Североморск, а сам вечерним поездом отправился в Москву.

Вот и закончился 30-летний период моей службы на Северном флоте.

Можно подвести краткий итог. В 1952 году на СФ пришел молодой лейтенант 21 года от роду. Штурман подводной лодки «С-104», имеющей богатое прошлое — 6 побед за 2 года боевых действий. Было чему поучиться. Через год — помощник командира ПЛ, сначала этой, а затем 613 пр. Через два года — учеба на ВОЛСОК, старший помощник командира ПЛ. Но в службе бывают и трагические моменты. После столкновения 28 октября 1958 года с танкером «Алазань» и гибели пяти молодых ребят-подводников я понял, что самая главная ценность в руках командиров всех степеней — это люди. Первейшая задача любого начальника — беречь их жизни любой ценой. Важнейшей задачей всей дальнейшей службы я себе поставил — никаких потерь подчиненных мне людей. С этой задачей, по моему мнению, я справился. Больше хоронить людей по причине моих безграмотных действий мне, к счастью, не пришлось.

В первые восемь лет службы моей целью было — стать командиром подводной лодки.

В сентябре 1960 года мои стремления воплотились в жизнь — я стал командиром ПЛ «С-348», затем, в 1963 году — командиром 289 экипажа атомной ПЛ 671 пр., в 1970 году — командиром АПЛ «К-370». Это 11 счастливейших лет моей службы. Бесконечно благодарен моим командирам-наставникам и воспитателям.

Став командиром подводной лодки, поставил перед собой цель — овладеть всеми приёмами управления кораблём в подводном и надводном положении. А главное — освоить тактические приёмы борьбы с кораблями и подводными лодками, довести до совершенства приёмы использования оружия. Для этого надо детально знать устройство и боевые возможности своего корабля. Главное же — иметь прекрасно подготовленный экипаж подвод-

ной лодки, который должен стать «единой семьей», как учил нас дорогой Феликс Александрович. И этой цели я, по моему мнению, добился. Во всяком случае, выходил в море с твёрдой уверенностью, что любые задачи мы выполним, никто не подведёт. А жизнь это подтвердила.

В 1974 году в моей службе случился весьма болезненный перелом — переход с подводной службы на штабную работу. Постепенно до меня дошло, что никакой трагедии не произошло. Наоборот, мой кругозор моряка-североморца значительно расширился. Появился интерес к овладению тактикой действий разнородных сил флота, а затем и управления силами в море. Стала понятна вся важность и в то же время сложность выполнения задач силами флота. Я всегда любил свой Северный флот. Но теперь по праву очень гордился тем, что вношу свой посильный вклад в усиление его боевой мощи.

Всему этому способствовало мое видение развития нашей страны в послевоенные годы.

Я видел Минск в середине июня 1941 года, еще до начала войны, а затем то, что от него осталось в начале августа 1944 года. С 1948 года ежегодно проводил в этом городе свой отпуск. На моих глазах восставал из пепла прекрасный город. Налаживалась жизнь людей в городах и деревнях. Если в 1946 году в моем городке Кричеве вместо электричества были, в лучшем случае, керосиновые лампы, воду брали только в колодцах, все «удобства» — во дворе, то постепенно начали появляться радиоточки, затем радиоприемники и электроосвещение. Часы на руках уже не были редкостью. Строилось в массовом порядке жильё и т. д. Среди моих друзей и родственников были инженеры, простые рабочие и колхозники. Так что, обстановку, по крайней мере, в Белоруссии, я знал, как говорится, «из первых рук». Везде было оптимистическое настроение. Все верили, что дальше жить будем еще лучше. Была твердая уверенность в завтрашнем дне.

Поэтому и служба была в радость, какие бы трудности не возникали. Теперь перехожу к третьему этапу своей службы — московскому.

Глава 10.

ГЛАВНЫЙ ШТАБ ВМФ. НАЧАЛЬНИК СЕВЕРНОГО НАПРАВЛЕНИЯ ОУ

10.1. ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЯЗАННОСТИ НАПРАВЛЕНИЙ. СОСЛУЖИВЦЫ И НАЧАЛЬНИКИ. ПЕРВЫЕ ШАГИ НА НОВОМ МЕСТЕ

Утром 13 января на Ленинградском вокзале меня встретил Владимир Константинович Захарьин, как знающий меня в лицо. В 10.00 я прибыл к своему новому месту службы. О своем прибытии первым делом доложил своему непосредственному начальнику — заместителю НОУ контр-адмиралу Корецкому Петру Варфоломеевичу. Мне он сразу пришелся по душе своим спокойствием, благожелательным отношением с известной долей юмора. Непродолжительная беседа о моей прошлой и предстоящей службе. Сразу же решил вопрос о жилье. Разместили меня во флотской гостинице в Тушино. Представил меня офицерам Северного направления. До этого контр-адмирал Олег Комаров возглавлял Северо-западное направление. На его базе ГК ВМФ решил создать Северное направление, курирующее СФ, и Западное направление — БФ и взаимодействие с ВМФ ГДР и Польской

республики. Таким образом, я стал первым начальником Северного направления численностью в шесть человек. Начальник, его заместитель капитан 1 ранга Александр Куприянов (до этого был замкомдива АПЛ на ТОФ, поэтому у нас было полное взаимопонимание и постепенно установились дружеские отношения), четыре старших офицера.

Капитан 1 ранга Леонид Лобачев, который будучи старшим офицером ОУ ШСФ, непосредственно занимался инструктажем и подготовкой нашего совместного похода с командиром РПК СН «К-249» Леней Задориным в августе 1971 года. Я очень обрадовался, зная его как высококвалифицированного офицера-оператора, обладающего колоссальной работоспособностью и огромным опытом. К тому же, спокойного и благожелательного человека.

Капитан 1 ранга Константин Шишкин. Его я тоже хорошо знал по Северному флоту как опытнейшего оператора, хорошего товарища, специалиста высокой квалификации.

Капитан 1 ранга Анатолий Грукало — служили в 1954 году на одной бригаде лодок. Я — помощником командира ПЛ «С-155», а он — командиром БЧ-3 ПЛ «С-147», нашей соседки. И в дальнейшем мы нередко пересекались по службе. Поэтому мы друг друга знали хорошо.

Капитан 1 ранга Василий Тесленко — пришёл в направление вместе со мной из ОУ ШСФ, где мы взаимодействовали. Я сразу понял, как мне повезло. Иметь такую грамотную, опытнейшую и хорошо мне знакомую, если можно так выразиться, «команду» — большая удача.

Кроме того, к Северному направлению прикомандирована, фактически подчинена, «Группа Севморпути при Министерстве обороны Советского Союза», состоящая из двух офицеров и одного служащего. Служащего забрал куда-то по своим нуждам адмирал Навойцев П. Н., а вот офицеры работали под моим началом. Начальник группы капитан 1 ранга Станислав Дороговцев — грамотный, хорошо разбирающийся в вопросах по своему ведению. Замечательный товарищ и высокообразованный офицер. И его подчинённый капитан 2 ранга Володя Дышлевой. Замечательный, активнейший офицер. Располагались все они рядом с моим кабинетом — направо от меня.

Налево от моего кабинета располагалось помещение Западного направления. Начальником его был назначен, как и я, впер-

вые контр-адмирал Крюков Виктор Андреевич. Пришёл он с должности начальника ОУ штаба Балтийского флота, подводник. До получения жилья мы несколько месяцев жили совместно в Тушинской гостинице. На службу доставлялись в одной автомашине. Оказались по многим вопросам жизни и службы единомышленниками. Крепко сдружились, и эта дружба длится до сих пор.

Напротив моего кабинета размещался начальник Тихоокеанского направления контр-адмирал Абрамов Михаил Борисович. Тоже подводник, вместе обучались в Обнинске, где у меня с ним сложились товарищеские отношения, продолжающиеся до сего времени. Через один кабинет слева от меня располагалось Южное направление (ЧФ и Каспийская флотилия).

Его начальник — контр-адмирал Метелёв Юрий Алексеевич, замечательный человек, очень живой, с развитым чувством юмора, подводник. Пока мы жили в Тушино, в штаб и обратно нас доставляла одна машина. Так что общались не только по службе, но и в дороге. Пятое направление — ракетных подводных лодок стратегического назначения — возглавлял контр-адмирал Провириков Виктор Петрович, служивший до этого на СФ и мне хорошо знакомый.

Направления отвечали за боевую готовность и соблюдение норм боевого состава своего флота. Это по инструкциям, а как оказалось — буквально за всё, что происходило на флоте. Я сначала несколько удивлялся и даже попадал иногда в неловкое положение из-за каких-либо событий.

Например, мы передали ВМФ республики Гвинея обычный тральщик. Как-то на нём вышел из строя какой-то навигационный прибор. Мне казалось, что этим вопросом должна заниматься соответствующая штурманская служба. А оказалось, что это моя забота. Но постепенно я к подобным требованиям попривык и больше оплошностей не допускал. Все направления непосредственно замыкались на заместителя НОУ контр-адмирала Корецкого П. В.

Кроме направлений, в состав ОУ входили четыре отдела.

Начальник 1-го отдела — капитан 1 ранга (с апреля 1985 года контр-адмирал) Безносков Вячеслав Николаевич, подводник, северянин, умный и грамотный офицер. Отношения у нас сложились дружеские.

Начальник 2-го отдела — контр-адмирал Быстров Юрий Алексеевич, бывший командир «К-25» 670 пр. нашей 1-й ФлПЛ. Мы с ним хорошо знакомы ещё по службе на флотилии.

Начальник 3-го отдела — контр-адмирал Захарьин В. К., о котором я уж рассказывал.

Начальник 4-го отдела — контр-адмирал Кюбар Анатолий Петрович, однокашник по училищу и сослуживец по Западной Лице.

Группа автоматизации, возглавляемая капитаном 1 ранга Володей Тимонякиным, бывшим начальником ИВЦ на КП СФ, то есть, моим подчинённым. Конечно, в состав ОУ входила секретная часть, машбюро. Начальники отделов замыкались на первого заместителя НОУ контр-адмирала Иванова В. П. Мы знали друг друга отлично. О начальнике ОУ ГШ ВМФ вице-адмирале Саакяне В. Х. я уже рассказывал в предыдущей главе. Следующими нашими, значит, и моими, начальниками по иерархической лестнице были: первый заместитель НГШ ВМФ адмирал Навойцев Петр Николаевич, НГШ ВМФ адмирал Чернавин В. Н., первый заместитель ГК ВМФ Адмирал Флота Смирнов Николай Иванович и ГК ВМФ Адмирал Флота Советского Союза Горшков С. Г.

Не прошло и десяти дней с моего вступления в должность, как уже пришлось принять участие в КШУ ГШ ВМФ на тему: «Защита гражданских судов в зоне Атлантического, Тихого и Индийского океанов, ведение боевых действий по обороне своих коммуникаций и нарушению океанских перевозок противника».

Хотя тема вроде бы посвящена действиям на коммуникациях (своих и противника), но она затрагивала вопрос о срыве удара АУГ противника из Норвежского моря. Наше направление выступало в роли Северного флота. Я — Командующий флотом, мой заместитель — НШ флота, а четверо моих капитанов 1 ранга — в роли штаба флота. Поначалу я даже оторопел. Такое решение на флоте готовит штаб флота в составе сотни офицеров, из них операторов только не менее двадцати. А тут всего шестеро. Но мои подчинённые быстро успокоили меня. Ничего здесь нет удивительного, так уж заведено. Мы справимся. Пришлось, как говорится, закатать рукава и неделю как следует поработать.

Мне пригодился опыт восьми лет работы в штабе флота, особенно на КП флота при разработке решений КСФ на многочисленных флотских тренировках и КШУ. Ну а Саше Куприянову, Косте Шишкину и Лёне Лобачеву такая работа была привычным делом.

И мы действительно за несколько дней подготовили, по моим понятиям, вполне приличное решение Командующего СФ на заданную тему. А. Куприянов подсказал мне, что С. Г. Горшкову очень нравятся при докладах какие-либо нетривиальные решения. Мы покумекали и решили ввести в мой доклад два таких предложения. Первое — какие меры следует предпринять для срыва внезапного удара авиации с АУГ. Второе — как не допустить создания противолодочного рубежа на линии м. Нордкап — о. Медвежий.

Началось КШУ. По традиции, первым всегда выступает начальник Северного направления. Сергей Георгиевич говорит: «Ну, посмотрим, как новый начальник доложит». Я вышел к вывешенной нами карте и коротко доложил решение. ГК ВМФ спрашивает, есть ли у нас какие-либо нестандартные наработки? Вот я и выложил те наши два предложения. Сергей Георгиевич как-то хмыкнул и выразил свое удовлетворение моим докладом. Таким образом, мой дебют состоялся и довольно-таки успешно.

Следующее событие было семейного характера. Младшая дочь Римма получила предложение старшего лейтенанта Александра Андреевича Корнякова, служившего на ТАВКР «Киев». Дала согласие, и теперь предстояла свадьба. С разрешения Петра Варфоломеевича вылетел на четыре дня в Североморск. На свадьбу прилетели из Казахстана мать и сестра будущего мужа. Собрались наши не очень многочисленные родственники. И 29 января моя младшая доченька стала женой молодого авиационного специалиста с ТАВКР «Киев». Теперь обе мои доченьки — жёны военно-морских офицеров.

31 января я уже был на службе. Очередное мероприятие — оперативно-тактический сбор руководящего состава ВМФ под руководством ГК ВМФ в первых числах февраля в стенах ВМА, г. Ленинград. СФ представляла оперативная группа штаба СФ во главе с НШ СФ вице-адмиралом Коробовым В. К. Командующий СФ адмирал Михайловский А. П. в это время проходил учёбу на курсах усовершенствования руководящего состава ВС при академии Генерального штаба.

И вот я впервые выступаю в роли проверяющего своего родного штаба. Перед сбором в штабах флотов были проведены КШУ на ту же тему, что и КШУ ГШ ВМФ. Каждый Командующий флотом в соответствии с поставленной задачей готовит свое решение для доклада ГК ВМФ. В ходе подготовки решения мои операторы

Костя Шишкин, Лёня Лобачев и я следили, соответствуют ли работы операторов штаба флота требованиям ГК ВМФ, высказанным на КШУ ГШ ВМФ. Если расхождения не имели принципиального значения, мы не вмешивались в их работу вообще. Если же что-то значительно расходилось, старались различными подсказками или рассуждениями поправить дело. Так как я был с Вадимом Константиновичем в отличных отношениях, то он очень внимательно прислушивался к нашему мнению. В итоге его доклад имел наименьшее количество замечаний и претензий со стороны Сергея Георгиевича, хотя совсем без них дело не обошлось. Этот оперативно-тактический сбор и проведенное на нем КШУ были одним из элементов подготовки командования флотов к проведению маневров «Океан-83», запланированных на сентябрь.

10.2. ПОСЕЩЕНИЕ МО СЕВЕРНОГО ФЛОТА. НОВЫЙ НОУ. ГРУППА ГЕНЕРАЛ- ПОЛКОВНИКА НИКОЛАЕВА И. Г. ОЧЕРЕДНОЙ «БОИНГ», НО УЖЕ НА ТОФ

В начале марта Министр обороны Маршал Советского Союза Устинов Д. Ф. вручал орден Отечественной войны Мурманску. Заодно он решил лично познакомиться с Северным флотом. Осмотрел Североморск. Побывал в Полярном, Гаджиево, посетил ТАВКР «Киров».

Подведение итогов проводил в конференц-зале штаба флота. Я хорошо запомнил, как Дмитрий Федорович в заключение своего выступления повернулся к карте Атлантического океана, занимающей всю переднюю стену конференц-зала, и сказал, показывая рукой: «Вот если бы флот пресёк сообщение между Европой и США в течение одного-двух месяцев с началом войны, то все затраты на его строительство и содержание были бы окуплены».

В общем-то, мысль совершенно правильная. Я лично был полностью с ней согласен. Но не думал, что некоторые военно-морские начальники примут её за прямое указание к действиям. Все начали выходить из конференц-зала. Дмитрий Федорович прощался со многими за руку. Я стоял у выходной двери. Он почему-

то спросил меня: «А Вы ещё останетесь?», я ответил утвердительно. «Ну, тогда я попрощаюсь с Вами позже». Вот таким было мое личное общение с Маршалом Устиновым Д. Ф. У меня сложилось о нём очень хорошее мнение. Простой в обращении, коротко и ясно излагал свои мысли, как в разговорах по ходу визита, так и в заключительном докладе.

Пока происходили эти события, случилась большая беда. Ушёл из жизни наш начальник вице-адмирал Саакян Владимир Христофорович. Он уже к нам на СФ прилетал после перенесенного инфаркта. А в феврале — новый приступ. В госпитале вроде выходили, перевели из реанимации в отделение интенсивной терапии, но сердце всё же не выдержало. Для меня лично это был большой удар. Я считаю, что для ВМФ эта была большая утрата. Начальником ОУ ГШ ВМФ был назначен его первый заместитель контр-адмирал Иванов В. П.

В ходе боевой подготовки на СФ при выполнении практических ракетных стрельб бригадой ракетных катеров одна из ракет Р-15 попала в свой ракетный катер «Р-82». Катер затонул, погибли люди. В связи с этим ГК ВМФ приказал своему первому заместителю адмиралу флота Смирнову Н. И. с большой группой офицеров ГШ и БП ВМФ провести детальную проверку итогов деятельности флота в зимний период 1983 года. Проверка проводилась с 8 по 12 апреля.

Основное внимание было уделено Кольской ФРС, особенно её бригаде ракетных катеров. Не остались без должного внимания подводники из Лиинахамари и Гремихи. В ходе проверки сильно подвели сторожевые корабли дивизии капитана 1 ранга Гришанова В. В. Не смогли сбить ракеты-мишени и получили двойку.

На разборе Н. И. Смирнов отметил, что флот выдерживает нормы поддержания уровня боевой готовности. План БП за зимний период выполнен. Но в то же время отметил факт потопления «Р-82», недостатки на 7-й ОПЭСК в части выполнения норм содержания кораблей постоянной готовности. Там ввели только три корабля новых проектов в состав кораблей постоянной боевой готовности, хотя их в составе эскадры семь. Неудовлетворительные оценки получили бригада ракетных катеров капитана 1 ранга Гринько А. А. и Лиинахамарская бригада ПЛ. Казалось бы, не так уж плохо. Но окончательные итоги были подведены в приказе МО Устинова Д. Ф.

Мне особенно жаль А.Гринько — я хорошо его знал еще в должности начальника штаба бригады. Грамотный, но лихой моряк. Видимо, излишняя лихость и подвела.

В мае-июне мы с Римулей и внучкой Анечкой отправились в отпуск. Отдыхали в санатории Майори на берегу Рижского залива. Оттуда поехали в Ленинград.

Но вдруг получаю телеграмму — срочно прибыть в часть. По приезде выяснилось, что группа офицеров Генерального штаба во главе с заместителем начальника Генштаба генерал-полковником Николаевым И. Г. намерена проверить работу штаба СФ. ВРиО НГШ ВМФ адмирал Навойцев П. Н. посчитал необходимым лично мне поучаствовать в этой проверке.

При личном инструктаже посоветовал мне попросить генерал-полковника Николаева И. Г. включить меня в состав группы проверки. Вылетел в Североморск, где уже находилась указанная группа. Представился генерал-полковнику Николаеву И. Г. и попросил его включить меня в состав группы проверки. Он даже рассмеялся и немедленно дал свое согласие. Но при этом сделал небольшую оговорочку — я должен представить свои замечания по итогам проверки.

Вот это да! Я своими руками должен критиковать свой же штаб! И. Г. Николаев был интересным собеседником. Он тут же мне рассказал, что воевал в морской пехоте. Войну закончил в звании подполковника. Так что к ВМФ имеет прямое отношение. Я познакомился с офицерами группы проверки. Они оказались весьма симпатичными полковниками. У нас наладились вполне товарищеские отношения, тем более, что я, хорошо зная свой флот, мог им много чего порассказать из его деятельности. А их это очень интересовало. Проверка закончилась вполне благополучно. Никаких существенных замечаний и пробелов в работе штаба флота обнаружено не было, и мы дружелюбно расстались, довольные друг другом. А я имел возможность побывать в семье младшей дочери Риммы, которая готовилась стать матерью. Вернувшись в Москву, подробно доложил Петру Николаевичу о ходе и результатах проверки.

В начале июля Командующий СФ адмирал Михайловский А. П. провел учение «Фланг-83» на тему «Приведение Кольской ФРС в полную БГ. Подготовка и ведение первой операции КФРС. Обеспечение БУ РПК СН в безъядерный период войны».

Это было первое крупное учение КФРС со времени её создания. Как говорил Аркадий Петрович — её оперативный дебют. Офицеры ГШ ВМФ участия в учении не принимали.

На учении был только зам. ГК ВМФ адмирал флота Смирнов Н. И. Он доложил ГК ВМФ о становлении КРС как крупного оперативного объединения.

С 1 по 7 сентября на СФ прошло ОКШУ с обозначенными силами «Магистраль-83». Тема: «Подготовка и ведение первой операции флота в условиях отражения внезапного нападения противника». И опять обошлось без помощи и контроля со стороны ГШ ВМФ, чем северяне необычайно гордились. В ходе учения отрабатывались действия по разгрому АМГ «противника» Оперативным соединением разнородных ударных сил (ОС РУС) и высадка морского десанта в фьорде (губе Печенга). В учении было задействовано большое количество кораблей, самолётов и вертолётов авиации флота, корпус Дальней авиации, до 30 самолётов ОА ПВО. До 20 самолётов и вертолётов и два мотострелковых полка ЛенВО. Всего около 40 тысяч человек личного состава СФ. ГК ВМФ С. Г. Горшков был удовлетворен итогами ОКШУ «Магистраль-83».

А уже с 20 по 28 сентября проводились маневры «Океан-83» под руководством ГК ВМФ. Тема маневров та же, что и на январском КШУ ГШ ВМФ: «Защита гражданских судов с возникновением военной угрозы мореплаванию в зонах Атлантического, Тихого и Индийского океанов, ведение БД по обороне своих морских коммуникаций и нарушение океанских перевозок противника». В маневрах участвовали, кроме командования и штабов флота со своими объединениями и соединениями, судовладельцы Мурманского и Северного пароходств, объединение Севрыба, оперативные группы ЛенВО, ОА ПВО, воздушной армии РВГК.

Адмирал флота Советского Союза Горшков С. Г. с небольшой группой офицеров походного штаба располагался в помещении ПКП флота. Здесь мне все знакомо. Постоянная связь с ГШ ВМФ позволяла ГК ВМФ следить за всем происходящем на других флотах. СФ действовал для обозначения действий сторон в море до 52 надводных кораблей, 27 подводных лодок, 18 вспомогательных судов, 14 полков морской авиации. Привлекались до 50 гражданских судов. Учение на такую тему проводилось впервые за послевоенное время. На заключительном этапе ГК ВМФ выходил в море на ТАКР «Киров». Побывал он на ТАВКР

«Новороссийск», чтобы убедиться в его готовности к переходу на ТОФ. Маневры прошли успешно. Вернулись в Москву, где Сергей Георгиевич провел в начале октября разбор действий сил на маневрах «Океан-83». Далее пошли повседневные будничные дела.

Начало работы ГШ ВМФ в 09.00. Но начальники направлений обязаны прибывать на ЦКП (Центральный командный пункт) ВМФ к 08.00, чтобы ознакомиться с обстановкой на своем флоте и подготовить материалы для утреннего доклада НОУ НГШ и ГК ВМФ. Однажды захожу я в 08.00 на ЦКП, а там возмущается один из адмиралов. Мол, обнаглели американцы окончательно. Пользуясь тем, что Сахалин и Курильские острова накрыты плотным туманом, поднимают на чистой воде со своих авианосцев самолёты и свободно летают над этими территориями. А наша авиация ПВО по метеоусловиям взлетать со своих аэродромов не может. И такое происходит уже пару дней.

На третий или четвёртый день этот же адмирал торжествующе объявил: «Долетались гады, сбили мы нарушителя. Будут впредь аккуратнее себя вести». Но через некоторое время оказалось, что сбили-то мы сбили, но не того, полётами которого возмущались. Оказывается, сбили «Боинг-747». Я сразу же вспомнил осень 1981 года, когда мы «сбили» «Боинг-745», но он благополучно сел на лед озера возле Кандалакши. Оказалось, что оба самолёта — одной и той же южнокорейской авиакомпании. Но если на Севере «Боинг» действительно сбился с курса над Северным Полюсом и оказался над Кольским полуостровом случайно, то на ТОФ всё обстояло совсем не так.

Штатовцы, видимо, хорошо усвоили полученный на СФ урок. Тщательно изучили все обстоятельства происшествия и действия наших сил ПВО. Скрупулёзно подготовили очередной, теперь уже провокационный, полёт «Боинга» над нашей территорией. При разборе инцидента в районе Сахалина иногда предполагают, что экипаж «Боинга» был не в курсе планируемой провокации. Ничего подобного, знали они всё прекрасно. Экипаж подбитого на Севере «Боинга» все им подробно рассказал. Только вот наши действия, на мой взгляд, были не совсем, как теперь говорят, «адекватны» сложившейся обстановке. Если над Кольским полуостровом «Боинг» оказался случайно, и наше молчание, пока паниковали на Западе, было вполне оправдано, то над Сахалином всё было иначе,

провокаторы прекрасно знали, где идёт их «Боинг». И если бы мы сразу же объявили бы о том, что сбит нарушитель наших границ, то оружие этих провокаторов было бы выбито из рук или крайне ослаблено. А наше молчание в данном случае сыграло на руку актёру Рейгану и его провокаторской группе.

В конце года в ГШ ВМФ должна была поступить директива командования ВС о разработке к концу сентября 1984 года очередного оперативного плана. Значит, буду осваивать этот новый для меня пласт знаний.

Но всё же основным событием 1983 года для меня было рождение первого внука 28 октября. И назвали его тоже Александр. Событие особенно радостное, так как перед этим его маме, а моей младшей дочери Римуленьке, пришлось перенести серьёзную операцию. Но, к счастью, всё обошлось без последствий. И теперь у нас с Римулей есть внучек Сашенька.

10.3. МЕТОДЫ ПРИОБРЕТЕНИЯ БУКСИРУЕМЫХ Г/АК АНТЕНН США И АНГЛИИ

Богат все же флот на всякие виды «курьёзов». И что ещё интереснее, на дальнейшую их интерпретацию с ходом времени. Например, поступает донесение от командира АПЛ «К-324», несущего боевую службу в Атлантике, что на гребной винт намотался трос. Так как лодка одновинтовая, это означает потерю хода. Лодка вынуждена всплыть. Правда, ход-то он мог дать вспомогательными движками. Но, во-первых, не наматывается ли этот же трос и на винты вспомогательных движителей? Во-вторых, скорость хода под этими двигателями порядка 4 узлов. А до базы — тысячи миль.

Начинаем разбираться. По ходу боевой службы командиру «К-324» была поставлена задача проследить за испытаниями буксируемой гидроакустической антенны, установленной на американском фрегате «Макклой» (типа «Бронштейн»). Как уж там командир лодки следил за этим фрегатом, как он там маневрировал, пока не ясно. Но в итоге фрегат неожиданно ушёл из района. А «К-324» лишилась хода по указанной выше причине и вынуждена была всплыть. Необходимо срочно решать, что делать с лодкой.

У меня мелькнула мысль — у нас на Кубе в Гаване дежурит спасательный буксир «Алдан». Вот его и надо направить к аварийной «К-324». За неделю он до неё доберётся и возьмёт на буксир. А куда её тянуть? Взяли мои ребята карту острова Куба и нашли мы там на северо-восточной оконечности подходящую бухточку. Глубина позволяет лодке в неё зайти и там, создав соответствующий дифферент на нос, снять этот трос. Сказался-таки опыт 1954 года на ПЛ «С-155». Пока мы всё это проделывали, ГК ВМФ выразил недовольство затянувшимся решением по этой лодке. НОУ вице-адмирал Иванов В. П. это недовольство, но в более резкой форме, выразил мне. Мол, куда Вы смотрите? У Вас лодка в Атлантике болтается без хода! Куда она может быть направлена?

Мой большой недостаток в первый год службы в ГШ ВМФ заключался в том, что я лично, хорошо зная командование СФ, не очень налегал со своими советами по управлению кораблями в море.

Но тут уж я не выдержал, позвонил начальнику штаба СФ. Спрашиваю у Вадима Константиновича Коробова, что они думают делать с этой лодкой в Атлантике, куда направляют?

Отвечает, что вопрос пока не решён. Спрятав свое возмущение, советую ему подумать об СС «Алдан» в Гаване. Ему ходу до лодки суток пять-шесть, а если лодке дать приказание двигаться хотя бы четырёхузловым ходом навстречу спасателю, то еще сутки экономятся. А в районе северо-восточного побережья Кубы есть хорошая бухта, куда можно зайти лодке.

Он всё прекрасно понял, и через пару часов ГК ВМФ утвердил предложение командования СФ о направлении СС «Алдан» в точку встречи с «К-324» и буксировке её к побережью о. Куба. Вопрос захода спасателя с лодкой в бухточку на побережье Кубы был решён по дипломатическим каналам. Благодаря хорошей погоде план удалось выполнить полностью. В бухте лодку сдифферентовали на нос и сняли намотанный трос, который самолётом отправили в Москву.

Через день после этого ко мне заходит начальник разведки ВМФ вице-адмирал Хурс Иван Кузьмич и кладёт на стол полуметровый отрезок того злополучного «троса». «Трос» оказался той самой буксируемой низкочастотной гидроакустической антенной, следить за ходом испытаний которой надлежало командиру «К-

324». Интересным оказался этот отрезок. Диаметр сантиметра четыре или несколько больше. Снаружи оплётка из какого-то металла, который трудно даже согнуть. Под оплеткой резиновое покрытие, внутри которого проходит само кабельное устройство из нескольких металлических жил. И всё это заполнено какой-то густой маслянистой жидкостью. Нашей науке это, видимо, было очень интересно.

Теперь всё понятно. Слежение за фрегатом закончилось тем, что «К-324» намотала на свой гребной винт эту антенну, оторвав её у «Макклоя». Теперь же, освободив свой гребной винт, она своим ходом возвратилась в базу, фактически перевыполнив полученное задание. Она не только проследила за ходом испытания новой гидроакустической антенны кораблей ВМС США, но и доставила эту самую антенну своему командованию в качестве приза.

Интересно, какие чувства испытывал командир «Макклоя», когда у него неизвестные силы вырвали из кормы эту самую буксируемую антенну. Во всяком случае, когда «К-324» всплыла в надводное положение, горизонт был чист, никаких кораблей и судов не наблюдалось. Это потом уже набежали эсминцы ВМС США. Наверное, так рождаются легенды о морских подводных чудовищах.

Прошло достаточно длительное время с момента этого интересного события. Год или более тому назад по какому-то каналу телевидения прошла передача об этом случае с участием командира «К-324». Я с интересом узнаю об опаснейшей ситуации, создавшейся вокруг нашей лодки. Эсминцы ВМС США намеревались захватить нашу лодку, так как на ней находились новейшие ракеты «Гранат». Командир лодки даже готовил корабль к подрыву, чтобы наши секреты не попали к противнику. Может быть, и было так, но на управляющие командные пункты СФ и ВМФ эта информация почему-то не поступала. И я о ней узнал только из этой телепередачи, хотя все, что приходило с моря, немедленно докладывалось мне как начальнику Северного направления.

В «Иллюстрированном справочнике ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ РОССИИ» (издательства АСТ и Астрель, 2006 г., Москва) ее авторы В. Ильин и А. Колесников утверждают, что прибывшие в район нахождения «К-324» эсминцы ВМС США «Питерсон» и «Николсон» также стремились «... любыми средствами не позво-

лить русским завладеть антенной... стремясь пройти в непосредственной близости за кормой и обрубить антенну...» и что тоже командир лодки «...дал приказ приготовить свой корабль к взрыву...» Обстановка разрядилась только с прибытием СС «Алдан». Что ж, возможно, хотя и маловероятно, по тем же причинам, что я высказал выше. Кроме того, о том, что на гребной винт намотана антенна, командир точно узнал только на Кубе при разматывании «троса», а до этого мог только догадываться.

Ещё интересней произошел случай на СФ с нашей ракетной АПЛ 667БДР проекта несколько позднее. Возвращаясь из полигонов БП после выполнения соответствующих задач, при всплытии в надводное положение командир лодки обнаружил, что вокруг ограждения рубки висит какой-то трос. Вызвал боцмана, приказал обрубить его и выбросить за борт.

Но не тут-то было. Трос не только не поддавался никакому «обрубанию», но вообще его и вытащить никакой возможности не было. Пришлось идти в базу с этим проклятушим тросом.

Позорище!

Но оказалось, что это был не какой-то трос, а буксируемая гидроакустическая антенна английской атомной подводной лодки.

Опять ко мне с радостью ворвался Иван Кузьмич и продемонстрировал полученный трофей. Устройство его было примерно такое же, как и предыдущей антенны. Но что интересно, наши разведчики несколько позже рассказывали мне: англичане считали, что русские создали специальное устройство на своей АПЛ, которое позволяет вырывать буксируемые антенны подводных лодок противника. Если это правда, то у авторов подобной идеи не всё в порядке с юмором.

И ещё.

Наша РПК СН никаких контактов с иностранными АПЛ не имела. Но и английские подводники выглядят в этом случае не лучшим образом. Выходит, они пересекали курс нашего РПК СН буквально под самым его носом, рискуя попасть под таран. Значит, тоже ничего не слышали. Гидрология моря очень коварная штука. Как бы то ни было, но наш ВМФ получил готовые образцы буксируемых низкочастотных гидроакустических антенн ВМС США и Англии. И теперь имел возможность использовать полученный опыт при дальнейшем создании и совершенствовании своих устройств подобного типа.

10.4. ЗАСЕЛИЛИСЬ В КВАРТИРУ. КАК МОЖЕТ ПОДВЕСТИ КОРОТКАЯ ПРИЧЕСКА. ВЗРЫВ НА РТБ В БУХТЕ ОКОЛЬНАЯ

Весь год мы с женой прожили в Тушинском общежитии, хотя ордер на квартиру в Северном Чертаново получили ещё в мае. Съездили, посмотрели, очень понравилось, но со сдачей дома строителями и приёмкой его в эксплуатацию дело затягивалось до безобразия. И ведь ничего не достраивалось, дом стоит пустой, из квартир только потихоньку растаскивалось кое-какое импортное оборудование, заменяемое на наше «родное», российское. Только в середине февраля 1984 года мы получили заветные ключи и к 23 февраля заселились, привезя наши вещи с нашего флотского аэродрома в Астафьево, где они хранились, выгруженные из железнодорожного контейнера ещё в октябре 1983 г. Но, вроде, всё цело, ничего не испортилось, хотя лежало в хлипком ангарчике без всякого отопления. Спасибо нашим авиаторам, особенно Гене Храмцову.

Хотя и в Тушинском общежитии мы жили тесной компанией. Начальник Западного направления Витя Крюков, инспекторы политотдельцы контр-адмиралы Стариков Александр Михайлович и Коновалов Георгий Николаевич. Тесно сблизил нас быт. Еженедельно в субботу мы отправлялись в парную баню к «первому пару». Знаток бань был Жора Коновалов. Саша Стариков — племянник Филиппа Бобкова, заместителя главы КГБ. Вот и получали, как говорится, «из первых рук» все политические и экономические веяния в верхах власти. Большие надежды возлагали на Ю. В. Андропова. Действительно, его начинания вселили надежду на наведение порядка и укрепление трудовой дисциплины.

К нашему сожалению, он свою программу по наведению порядка в стране и вывода её из кризисного состояния выполнить не успел. Подвело здоровье.

Пребывание в общежитии не обошлось без «экзотических», если можно так выразиться, эпизодов. Завтракали и обедали мы в салоне ГШ ВМФ. А вот ужин нужно было готовить самим. Возвращались мы со службы часов в 19 с минутами. А продуктовые магазины в те времена работали до 20.00. Вот и приходилось

быстренько переодеваться и почти бежать в гастроном перехватить что-нибудь на ужин. Конец весны и лето были жаркими. Уже 28 мая я купался в районе шлюзов в Тушине. Поэтому одевался легко — брюки и рубашка с короткими рукавами навыпуск. Бегу в ближайший гастроном по ул. Свободы, солнце ещё греет, жарко. Навстречу мне движется патруль — сержант милиции и два солдата ВВ. Сержант останавливает меня: «Ваши документы, пожалуйста». В те времена вообще-то документов с собой не носили. Тем более, что бегу я в продмаг. Нет, говорю, с собой документов, я из офицерского общежития, вот в гастроном спешу.

А в чём дело? Почему мною заинтересовались? «А у Вас короткая прическа, похоже, что недавно из зоны». Вот те на! Я с такой прической более 20 лет хожу. И на тебе! Из зоны! Да нет, отвечаю, не заключенный я. В ответ: «Все так говорят». Соглашаюсь пойти с ними в отделение милиции, но только после посещения гастронома. Сержант подумал немного. Видимо, визит в магазин его не устраивал, и отпустил меня на свободу. Я сразу вспомнил июль 1953 года, когда в поезде Мурманск — Ленинград амнистированные зэки принимали меня за своего, а прочая публика испуганно сторонилась. Дважды мой «ёжик» подводил меня под бывшего заключенного.

Но вернёмся к началу 1984 года. Начался он приятным известием — 2 февраля моему однокашнику по командирским классам и хорошему товарищу капитану 1 ранга Вале Рыкову, председателю комиссии Госприемки кораблей, было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Это высокая оценка его труда по созданию и освоению головного ТРПК СН «ТК-208», вошедшего в состав СФ. Рад за Валю, да это известие ещё совпало с нашим долгожданным заселением в квартиру в Северном Чертаново.

Но радужное настроение несколько померкло после моего доклада ГК ВМФ на очередном КШУ ГШ ВМФ.

Тема КШУ: «Развертывание сил флотов с началом и в ходе войны при одновременном обеспечении боевой устойчивости группировок РПК СН». Как всегда, первым докладывает начальник 1-го направления. Доклад мы готовили заранее.

Нашу работу контролировали мои начальники Петр Варфоломеевич Корецкий и особенно тщательно НОУ вице-адмирал Иванов В. П. Поэтому я со спокойной душой озвучил написанный мною доклад. К моему удивлению, он вызвал неадекватную реак-

цию Главкома. Он в резкой форме выразил свое отрицательное отношение к содержанию моего доклада. Но в чём конкретно дело, и что не так — я все же не понял. Расстроился, конечно, но начальству задавать вопросы — себе дороже. Поэтому, выслушав все сентенции начальства, пошёл на свое место в конференц-зале. К моему удивлению, никаких последствий это неудачное мое выступление не имело. Ни один из начальников — ни НГШ или его заместитель, ни Иванов В. П. ни слова мне не сказали. Только мой непосредственный «шеф» контр-адмирал Корецкий Петр Варфоломеевич слегка утешил: «Ничего страшного, всё нормально, привыкай». Я опять-таки ничего не понял. К чему привыкать-то?

В середине марта пришла директива Генштаба ВС с указанием по разработке флотами оперативных планов на период 1985—1988 гг. Срок готовности — сентябрь 1984 г.

Как так? Ведь сентябрь-месяц — это срок при поступлении директивы в декабре. А она пришла на три месяца позже, значит, и срок окончания должен быть, по идее, продлен на столько же. Но все повозмущались по углам, а директива — вот она, её выполнять надо. Мы срочно разработали соответствующую директиву Северному флоту и буквально на следующий день отправили адресату, понимая, что им дорог каждый день. Они же основные исполнители этой работы.

Следующее мероприятие — ОКШУ «Атлантика-84» под руководством ГК ВМФ. Тема та же, что на КШУ ГШ ВМФ. На ОКШУ привлекались опергруппы ЧФ, ЛенВО, армии ПВО, 37-й ВА РГК. Штаб руководства учением располагался, как всегда, на ПКП СФ. Для участия в учении было привлечено более 30 атомных ПЛ, 40 надводных кораблей и 10 вспомогательных судов, до 500 самолётов и вертолётов. Отряд кораблей БФ обозначал АМГ «западных». Силы же СФ — сторону «восточных». Сергей Георгиевич и на этот раз выходил в море на ТАКР «Киров». Наблюдал за торпедными атаками подводных лодок, ракетными ударами авиации и надводных кораблей. И, как всегда, особое внимание уделил противовоздушному бою. Главком был удовлетворен итогами ОКШУ «Атлантика-84». Разбор произвёл в Североморске, после чего наша группа вернулась в Москву.

Вечером 17 июля звонок с ЦКП ВМФ: «На твоем флоте ЧП. Утром в составе комиссии вылетаешь в Североморск». Да, вводная не из приятных. Срочно прибыл в ГШ ВМФ.

Выяснилось, что на ракетно-технической базе (РТБ) в г. Окольной произошёл пожар, имеются большие повреждения, погибли два человека. Создана специальная комиссия по расследованию происшедшего во главе с первым заместителем ГК ВМФ адмиралом флота Смирновым Н. И., которая утром 18 мая должна приступить к работе. Автобусом — в Астафьево. Там — на Ан-24 и в Североморск. Подлетели к нему около 09.00. Смирнов Н. И. приказал сделать круг над РТБ на малой высоте. Сверху видны лежащие «самолётики» — сгоревшие крылатые ракеты П-6 и П-35, легкое задымление, несколько разрушенных арочных укрытий.

На аэродроме нас встретил адмирал Михайловский А. П. Коротко доложил о происшествии — и сразу же в автобусе на РТБ. При осмотре территории базы я вспомнил, как в 1944 году, при возвращении из эвакуации, мы чуть не попали под бомбовый удар на станции Кричев, к счастью, находящейся в семи километрах от города Кричев. Через день после бомбежки мне пришлось побывать на этой станции. Что там увидел — запомнилось на всю жизнь. Особенно почему-то бросалось в глаза — вся территория станции засыпана осколками бомб и зенитных снарядов. Вот и территория РТБ вся засыпана осколками, только не ракет и снарядов, а пороха из стартовых ускорителей ракет. Как установило расследование, вечером 17 мая расчёт пожарного обхода обнаружил горевший деревянный контейнер одного из стартовых ускорителей ракеты П-6. Часовой на контрольной вышке также обнаружил это возгорание. Но что-либо предпринять они не успели, так как стартовый ускоритель под воздействием высокой температуры самопроизвольно запустился и взвился в воздух. Реактивная струя сработавшего стартовика сожгла и сторожевую вышку, и несчастного часового. К сожалению, расположенные штабелями контейнеры начали загораться один от другого, а стартовики — запускаться «в полёт». Летали они не очень далеко, но, падая, поражали огнём складированные контейнеры ракет. Те, естественно, тоже начинали пылать. Расположенные в один ряд ракеты П-6 так рядом и сгорели. Горючего в них не было, поэтому их обгоревшие металлические остовы просто легли на землю. Один из стартовиков влетел в хранилище боевых частей ракет «Гранит», и они взорвались, образовав дымовое облако, похожее на атомный «гриб». Это облако больше всего напугало наблюдав-

ших за происходящим. Но так как хранилище находилось в низине, то ударная волна отразилась от окружающих земляных откосов и не натворила бед в городе. Только вздрогнувшая земля, тяжелый глухой удар и грибовидное облако действовали на психику угрожающе.

Один из стартовиков попал в цех приготовления ракет, взрыв которых распахнул створки ворот цеха. Одна из створок зацепила начальника цеха, и тот погиб. Больше жертв не было. Последними взорвались боевые головки зенитных ракет. Более 40 таких головок хранилось вместе. К несчастью, горящий стартовик попал как раз в эту кучу. Взрыв был довольно сильный. А так как это хранилище находилось не в низине, а на откосе, открытом в сторону Североморска, то он-то и оказался самым сильным. Взрывная волна, не встречая препятствий, выбила стёкла в штабе флота, на ПКП и в ряде жилых домов. Но к этому времени борьба с пожаром начала приносить свои плоды. И взрывов больше не было.

Стартовые ускорители ракет П-6 запускались, взлетали и падали, выгорая полностью. А вот стартовики ракет «Метеорит» взлетали и в воздухе взрывались, осыпая осколками невыгоревшего пороха всю базу. Вот они-то мне и напомнили станцию Кричев в 1944 году с ее осколками. Ущерб был очень большой. До 150 крылатых и зенитных ракет было выведено из строя. Надо отметить, что действия командования флота и сил борьбы с пожаром позволили локализовать пожар через 2,5 часа. И полностью ликвидировать за 12 часов.

Виновниками происшествия оказались трое матросов из команды склада пусковых ускорителей ракет. Они решили погреться на солнышке, лёжа на деревянных контейнерах ускорителей. Один из них даже решил закурить, чиркнув зажигалкой. Но под взглядами товарищей окурочек затушил. Все последние дни стояла чрезвычайная жара, все вокруг было сухим, как порох. Они ушли, а окурочек остался. Дальше всё понятно. «Курильщики» эти получили своё в суде военного трибунала. Но дело было сделано, и итог налицо. Комиссия установила, что тот самый «строгий режим», который должен был установить в своей части ее командир капитан 1 ранга В. Бунчук, в действительности существовал только на бумаге.

Одновременно была отмечена недопустимая скученность хранения ракетных боеприпасов. Одна из причин этого — нежелание

УРАВ ВМФ считается с реальным положением дел на РТБ ВМФ. Несмотря на многочисленные обращения устно и письменно о перегруженности складских помещений и территорий, на флот продолжались поставки новых партий оружия. Но РТБ не резиновая, территория её строго ограничена, ограждена соответствующей сигнализацией. Вот и приходилось на местах загружать свои территории, нарушая все нормы безопасности.

Начальник же УРАВ ВМФ вице-адмирал Новосёлов Ф. И. ходил вместе с нами по разгромленной РТБ и удивленно на всё смотрел и даже ужасался, как будто он здесь ни при чём. А таких баз только на СФ не менее 23. И везде, как мы убедились в ходе работы, такое же положение.

В заключении комиссией предлагалось Командующему СФ в двухнедельный срок разработать план восстановления РТБ в Окольной. Разработать и согласовать с центральными управлениями ВМФ долгосрочные планы реорганизации и реконструкции всех имеющихся технических баз хранения оружия, после чего утвердить их у ГК ВМФ. Естественно, адмирал Михайловский А. П. должен был доложить на Военном Совете ВМФ о причинах, последствиях и мерах по устранению всех недостатков, повлекших за собой такое тяжелое происшествие на флоте. По окончании работы комиссия возвратилась в Москву. А Аркадий Петрович, к большому моему сожалению, получил строгий выговор от МО Устинова Д. Ф.

10.5. ОСТРОВА САН-ТОМЕ И ПРИНСИПИ. ОПЕРПЛАН И ПЛАН РАЗВЕРТЫВАНИЯ СИЛ ФЛОТА. ВНЕПЛАНОВАЯ ИНСПЕКЦИЯ

18 июня 1984 года на возвращавшейся с боевой службы АПЛ «К-131» возник пожар, погибло тринадцать подводников. Отправленный ей на помощь отряд судов поисково-спасательной службы во главе с командиром эскадры контр-адмиралом В. Калашниковым отбуксировал лодку к 21 июня в Ура-губу. На следующий день из Москвы прилетела комиссия во главе с НГШ ВМФ адмиралом Чернавиным В. Н., которая установила причины

возникновения пожара. Действия командира лодки капитана 1 ранга Селиванова, руководителя спасательной операции Володи Калашникова и КП флота признаны правильными. Возбужденное уголовное дело по факту гибели подводников было прекращено из-за отсутствия в действиях командира «К-131» состава преступления.

Вернувшись в Москву, получил указание ГК ВМФ направить идущий в Луанду БПК «Гремящий» в район островов Сан-Томе и Принсипи. Для охраны наших рыболовных судов, действующих в районе побережья Западной Сахары, мы постоянно держали там морской тральщик. Боевым кораблям, следующим для несения боевой службы в Луанду, предписывалось не менее 2—3 суток патрулировать в этом районе для устрашения катеров Марокко, пытающихся арестовывать наши рыболовные суда в этом районе. И это действовало. И сейчас идущий в Луанду БПК «Гремящий» патрулировал в этом районе.

В это же время на островах Принсипи и Сан-Томе проходил форум демократически и социалистически ориентированных стран Африки, таких, как Ангола, Гвинея, Гвинея-Бисау и др. В ходе форума им показалось, что какие-то силы находятся в районе островов и представляют им угрозу. Обратились за помощью к правительству нашей страны. Последовало соответствующее указание ГК ВМФ. С. Г. Горшков принял решение — БПК «Гремящему» на переходе в Луанду обследовать район островов Принсипи и Сан-Томе на предмет грозящей форуму опасности. Получив такую команду, командир БПК, подойдя к указанным островам, дважды обошёл вокруг них. Никого не обнаружил, о чём сообщил главе правительства островов Принсипи и Сан-Томе. Несказанно обрадованный, тот спросил у командира, не нуждается ли наш корабль в какой-либо помощи с их стороны. Командир «Гремящего» попросил снабдить, за соответствующую оплату, экипаж корабля свежими продуктами — овощами, фруктами, по возможности мясом, указав необходимое их количество. Через день правительство островов с сожалением сообщило, что не может удовлетворить просьбу командира БПК, так как если они дадут такое количество требуемых продуктов, островам два месяца нечем будет снабжать свое население. Так и отправился БПК «Гремящий» в Луанду не солоно хлебавши. А снабжать экипаж корабля свежими продуктами продолжали обеспечивающие тан-

керы, привозя их из Лас-Пальмаса (Канарские острова), что значительно дешевле, чем в любой стране Западной Африки.

В марте ГК ВМФ, как я уже говорил, на основании директивы Генштаба была разослана по флотам директива о разработке очередного оперативного плана со сроком исполнения — сентябрь. Северному Флоту основной задачей ставилось — срыв сообщений между Европой и США. Запомнил Сергей Георгиевич пожелания Дмитрия Федоровича, высказанные в ходе мартовского визита на СФ. Задача не новая, но раньше она была как бы попутной с остальными. Теперь же выходила на первый план. Возникло немало вопросов и проблем при ее решении. Особенно остро стоял вопрос с развёртыванием сил СФ в Атлантику.

Где-то в середине апреля ГК ВМФ вызвал к себе на совещание всех начальников направлений ОУ. Пришли мы в кабинет Сергея Георгиевича вместе со своим начальником вице-адмиралом Ивановым В. П. Там уже находились НГШ ВМФ адмирал Чернавин В. Н. и его первый заместитель адмирал Навойцев П. Н. Поздоровавшись с нами и предложив занять места за столом для совещаний, ГК ВМФ объявил нам, что Министр обороны маршал Устинов Д. Ф. потребовал доложить ему планы развёртывания сил флотов, соответствующие разрабатываемым оперпланам. Далее С. Г. Горшков стал излагать своё видение плана развёртывания на примере Северного флота. Рекомендовал использовать для обеспечения развёртывания сил флота не только имеемые, но и перспективные, находящиеся в стадии разработки, системы оружия и радиотехнические средства. Убедившись, что мы твёрдо уяснили поставленную задачу, закрыл совещание. У себя в направлении я детально разъяснил Саше Куприянову, Лёне Лобачёву и Косте Шишкину предстоящую нам работу. Мы немедленно принялись за дело. Связался по телефону ЗАС с начальником ОУ ШСФ Володей Лебедько. Ввёл его в курс дела и посоветовал ему тоже заняться решением этой задачи, поскольку не исключал, что его группа будет подключена тоже.

Примерно через три недели ГК ВМФ вызвал начальников направлений для рассмотрения проделанной работы. Заслушав наши доклады и рассмотрев разработанные планы, сделал ряд замечаний и уточнил поставленную нам задачу. Предложил доработать имеемые планы в месячный срок. В июне, после второго заслушивания, адмирал Навойцев П. Н. (НГШ был в отпуске)

решил вызвать в ГШ ВМФ группу операторов ОУ ШСФ во главе с контр-адмиралом В. Лебедько для совместной разработки плана развертывания сил СФ в Атлантический океан. В. Г. Лебедько был готов к такому развитию событий. У него уже была подготовлена соответствующая группа и разработан план развертывания. С прибытием группы мы в течение недели работали совместно, взяв за основу план, предложенный Володией Лебедько. План отличался оригинальностью решения ряда вопросов, особенно связанных со скрытностью и боевой устойчивостью развёртываемых сил, в основном, подводных лодок. ГК ВМФ понравился разработанный нами план развертывания сил СФ в Атлантику. Утвердив его, он разрешил группе ОУ ШСФ возвратиться в Североморск, а мне приказал доработать план в вопросах обеспечения развёртывания.

Подошло время отпуска, по возвращении из которого мой заместитель А. Куприянов рассказал, что недели две тому назад ГК ВМФ опять собирал начальников направлений, где продолжалось рассмотрение планов развертывания для доклада МО СССР. Следующее заслушивание назначено на завтра. Я взял последний вариант плана, который Саша Куприянов докладывал на последнем заслушивании. Внимательно рассмотрев его, не обнаружил особых отличий с тем планом, который докладывал сам еще до ухода в отпуск.

На следующий день в 10.00 вновь начальники направлений были в кабинете ГК ВМФ с разработанными документами по развёртыванию сил флотов. Сергей Георгиевич вновь коротко заслушал предложения начальников направлений. Меня спрашивать не стал — ты, мол, на прошлом заслушивании не был, поэтому докладывать не надо.

А затем, как в кинофильме «Чапаев», предложил заслушать его окончательное решение по данному вопросу. У меня сложилось впечатление, что все эти месяцы, слушая наши доклады и предложения, он прикидывал различные варианты решения этого вопроса. И вот, наконец, у него сложилось твердое мнение по оптимальному решению вопроса развертывания сил флотов. Начал он с Северного флота. Взяв за основу разработанный нами совместно с ОУ ШСФ план, он стал уточнять, какие группировки сил, в каких районах необходимо сформировать и развернуть в целях обеспечения развертывания сил флотов (в основном подводных). При этом, многое из того, что он предлагал, не пред-

усматривалось нашими наставлениями и инструкциями. Я всё детально записывал. Когда он перешёл к развёртыванию сил Тихоокеанского флота, я решил было идти готовить окончательный вариант плана. Но Сергей Георгиевич остановил меня: пока останься, послушай. И действительно, в ходе рассматривания плана развёртывания сил ТОФ, ГК ВМФ высказал несколько предложений, которых до этого я не слышал. Записал и их. После окончания совещания, а вернее, итогового инструктажа, Главком объявил сроки окончательного доклада планов развёртывания сил флотов — 09.00 понедельника (указанное выше заслушивание происходило в пятницу). НГШ ВМФ, по выходе из кабинета ГК ВМФ, добавил — в 08.00 доложить мне.

Работа закипела. Мои «асы» — Саша Куприянов, Лёня Лобачёв и Костя Шишкин — имея такие детальные указания, за шесть часов отработали все документы в лучшем виде. В понедельник ровно в 08.00 все четверо начальников направлений во главе с начальником ОУ вице-адмиралом Ивановым В. П. предстали пред «грозные очи» начальника ГШ ВМФ. Первым, развернув план развёртывания сил СФ, начал докладывать я.

Но НГШ прервал мой доклад возгласом: «Евдокименко, что это у Вас за план? Ведь даже лейтенанту известно, что таких группировок не бывает, они не предусмотрены никакими документами!» Я говорю, мол, так указал Главнокомандующий. В ответ: «Мало ли что мог говорить ГК ВМФ, но Вы же офицер оперативного управления, должны соблюдать все требования руководящих документов!» В общем, минут десять длилось мое «распекание».

По окончании я спросил у Иванова В. П.: «Что, все переделывать?» Он отрицательно покачал головой и шёпотом: «Оставайтесь на месте». После меня докладывал начальник Тихоокеанского направления контр-адмирал Миша Абрамов. Рассматривая план развёртывания ТОФ, НГШ просто просиял: «Замечательный план, все, как предусмотрено нашими документами!» После рассмотрения планов БФ и ЧФ, двинулись к кабинету ГК ВМФ. Идти пришлось недолго, благо он напротив кабинета НГШ. В 09.00 заняли свои места за столом совещаний в кабинете ГК ВМФ. Первым, как положено, докладываю я. Развернул наш план. Сергей Георгиевич начал его внимательно рассматривать, довольно закивал головой. Правильно, вот такие группировки, и там, где надо. Только вот здесь надо было оставить так, как было, зря поправил.

Это на самом северном участке развёртывания в нашем плане была детально зарисована группировка развёртывающихся лодок и кораблей. Я же в окончательном варианте посчитал, что на уровне Министра обороны это слишком мелко и детально, заменив всё большой стрелкой. Оказалось, ошибся. А в остальном Сергей Георгиевич был полностью удовлетворен, и рассмотрение нашего плана заняло не более пяти минут.

Вторым, как положено, докладывать план развертывания сил ТОФ вышел Миша Абрамов. С. Г. Горшков, увидев раскрытую перед ним карту с планом развёртывания сил ТОФ, как-то побагровел и воскликнул: «Что это? А где же тот план, о котором я Вам вчера полчаса толковал?»

Разнос на высшем уровне длился минут десять. Чем бы все дело закончилось, я не знаю. Все действия прервал звонок порученца Министра обороны: «Дмитрий Фёдорович ждёт Вас с докладом». Все быстро свернули документы и двинулись в Министерство обороны.

В приёмной Министра Сергей Георгиевич забрал наши карты с планами, объяснительные записки и пошёл на доклад в кабинет Дмитрия Фёдоровича. Мы сидели в приёмной, как на иголках. Как там дела? Волнение читалось даже на наших лицах.

Примерно через час ГК ВМФ вышел с довольным видом из кабинета МО СССР. Доклад прошёл успешно. Мы не подвели! Из приведённого выше эпизода я сделал для себя вывод на всю дальнейшую службу и работу. Если хочешь подготовить какой-то доклад или важный документ — делай это сам. Если же поручаешь кому-либо, то надо иметь дело непосредственно с исполнителем. Любой посредник в этом вопросе вольно или невольно вносит свои взгляды. Поэтому и мой доклад ГК ВМФ в начале года на КШУ ГШ ВМФ оказался неудовлетворительным, ибо прошел несколько инстанций, а докладывал я.

1984 год оказался для СФ очень тяжелым. Недаром поминают нелестными словами високосный год. Только прошли волнения с пожаром на «К-131», как надвинулось внезапное внеплановое инспектирование флота в соответствии с приказом МО СССР. Я понял это как реакцию на взрыв боезапаса на РТБ в Окольной. Такого мнения были офицеры штаба флота, да и ГШ ВМФ. Последняя инспекторская проверка Северного флота проводилась в 1977 году. Выявила ряд существенных недостатков в подго-

товке сил флота. В 1978 году при повторной проверке флот доказал, что он находится на должной высоте по подготовке к боевым действиям своих объединений и соединений. Как я уже говорил выше, командование флотом пошло на повышение. А вот теперь что будет?

Проверка выдалась тяжёлой. Основной упор был сделан на береговые и тыловые части и подразделения: четыре главные РТБ, бригада морской пехоты в Спутнике, береговой ракетный полк на Кильдине и т. д. Из морских частей — Гремиханская флотилия и две её дивизии АПЛ, управление Кольской ФРС и её противолодочная дивизия. И, конечно же, управление СФ.

Инспектирование проводилось с 25 июля по 11 августа.

Флот получил 11 неудов.

Но на разборе маршал Москаленко К. С. отметил, что флот в целом способен решать поставленные задачи. Вскрытые недостатки должны быть устранены к летнему, 1985 года, периоду обучения. Тогда и состоится повторное инспектирование. В приказе МО СССР все эти недостатки были указаны. Но, к нашему удивлению, никаких жестких наказаний в приказе не было. «Фитилей», как говорят на флоте, он не содержал.

10.6. СТОЛКНОВЕНИЕ «К-53» С ТР «БРАТСТВО». ОПЕРПЛАНЫ УТВЕРЖДЕНЫ. ДОКУМЕНТЫ ГРУППЫ «...ПРИ ГЛАВСЕВМОРПУТИ». НОВЫЙ МО СССР. ПРИЛЕДНЕНИЕ РАКЕТО-МИШЕНИ В ФИНЛЯНДИИ

А на флоте опять ЧП! И случилось это в Средиземном море на атомной ПЛ «К-53». Той самой «К-53», на которой мой 289 экипаж выполнял ряд задач и опытовых учений в Баренцевом море в 1970 году. На этот раз командовал «К-53» капитан 2 ранга Скатов Юрий Иванович. Тот самый, которого очень хвалил флагманский штурман СФ контр-адмирал Яковлев А. Н. ещё в 1975 году.

Я Юру Скатова очень хорошо знал и знаю. Действительно, умница, толковый офицер, вырос до командира АПЛ. Это был его первый боевой поход на боевую службу. Поэтому старшим на выход был назначен командир однотипной лодки. Тоже капитан 2 ранга, но имеющий опыт плавания в Средиземном море, — Иван Пахомов, которого я тоже хорошо знал еще будучи замкомдива 3-й ДиПЛ. Грамотный, хорошо тактически подготовленный офицер.

Несмотря на все эти положительные качества, они умудрились 19 сентября в 01.34 столкнуться с нашим же транспортом «Братство», перевозившим зерно из порта Сеута в Одессу. Всё произошло после форсирования пролива Гибралтар в море Альборан. Командир решил подвсплыть на очередной сеанс связи для повторного приёма радиограммы, которая на предыдущем сеансе была принята с искажениями. Находясь на перископной глубине, наши подводники ударились носовой частью корпуса лодки в борт транспорта, которого они, по непонятным причинам, не смогли вовремя обнаружить.

Транспорт получил сильные повреждения, но благодаря грамотным действиям аварийно-спасательной службы Испании остался на плаву и дошел до ближайшего порта. Подводная лодка тоже имела повреждения носовой части корпуса, но, несмотря на это, через 12 суток пришла в базу. Тяжелейший разбор действий, в результате которого командир лодки Юрий Скатов был снят с должности. Поплатился своей должностью и командир нашей 3-й ДиПЛ контр-адмирал Горев Виктор Алексеевич. Тот самый Витя Горев, который вместе с таким же командиром В. Е. Соколовым уговорили меня связаться с норвежской дизельной ПЛ в Баренцевом море, о чём я рассказывал в главе «Замкомдива». Заодно строгий выговор от МО получил и Командующий СФ адмирал Михайловский А. П.

В соответствии с директивой Генштаба ВС в сентябре ГК ВМФ должен был представить оперпланы флотов на очередной 4-летний срок для утверждения Начальнику Генерального штаба ВС Маршалу Советского Союза Огаркову Н. В. и Министру Обороны Устинову Д. Ф. Я уже говорил, как мы готовили план развёртывания сил флотов для доклада МО СССР. Это была одна из ответственных частей оперативных планов флотов. Но зато после этих трудов утверждение самих ОП прошло относительно спокойно. Храниться ОП должен в сейфах начальников направлений на

ОКП ВМФ. Мы его должны периодически, не менее двух раз в год, корректировать. Поэтому мне и пришлось его запоминать досконально. Хотя записей я никаких не делал, но по отдельным пометкам, появившимся в моей рабочей тетради в ходе его согласования в ГШ ВМФ и утверждения в Генштабе, я всегда все вспоминал буквально по деталям.

В середине сентября мы, начальники направлений, благополучно доставили оперпланы своих флотов на ОКП и спрятали в сейфы. В течение следующих лет на различных КШУ ГШ ВМФ я, по указанию НГШ ВМФ, включал отдельные элементы этого плана в темы учений. А так как со временем многое забывается, то иногда эти включения вызывали не совсем адекватную реакцию. Оно и понятно. Текучка, множество возникающих по ходу жизни проблем, требующих срочных решений, забывают головы руководящих товарищей. Обстановка меняется, флот растёт, пополняется новыми кораблями и системами. А планы-то как были составлены в 1984 году, такими и остаются. Начальники направлений, в том числе и я, периодически их корректируем, выезжая на ОКП. Но сама-то идея, основа планов не меняется. Мы, начальники направлений, постоянно имея контакт с этим документом, хорошо его знаем. Я так запомнил его, как говорится, «наизусть». А вот высшее начальство не всегда всё точно помнит.

ГК ВМФ был очень обеспокоен происшествиями на СФ. Поэтому в октябре с группой офицеров ГК ВМФ, в которую был включен и я, он провел проверку боеготовности сил флота. Была поднята по тревоге часть соединений, проведено учение с выходом в море на БПК 1155 пр. «Маршал Василевский». Ему предшествовали действия в едином строю ТАВКР «Киев» и «Фрунзе». Успешно выполнены зенитные стрельбы по ракето-мишеням РМ-6. Все цели были поражены. В итоге ГК ВМФ остался доволен, и мы улетели в Москву.

1984 год памятен еще тем, что ко мне несколько раз поступали совместные решения Совета Министров СССР и ЦК КПСС. Моё удивление развеял начальник группы МО при Главсевморпути капитан 1 ранга Станислав Дорогавцев. Он пояснил, что в течение года регулярно собираются совещания при СМ и ЦК КПСС по вопросам освоения Арктики, Антарктики и Мирового океана, на которых решаются различные вопросы, к этим районам относящиеся. Совещания довольно высокого уровня. В них принимают

участие соответствующие министры правительства или, в крайнем случае, их заместители. А вот от Министерства Обороны — капитан 1 ранга С. Дорогавцев. Говорит, чувствовал себя сначала довольно неуютно. Но потом постепенно притёрся, так как его принимали за личность высокого должностного положения.

Когда я стал внимательно читать эти постановления, то по некоторым из них у меня возникли недоумённые вопросы.

К примеру, совместное постановление Совмина СССР и ЦК КПСС по вопросу о полярной авиации. На вооружении Полярной авиации находились самолёты Ил-14 производства пятидесятых годов. Нашлись умные и беспокоящиеся за освоение Арктики товарищи, которые в 1973 году озаботились состоянием парка машин полярной авиации. Сроки эксплуатации Ил-14 подходили к своему пределу — 25 и более лет. А на их замену ничего не имелось. И планов создания новых машин для полярной авиации тоже не было. В 1973 году было принято совместное решение СМ и ЦК КПСС по этому вопросу. В нем предписывалось в заданные сроки спроектировать и построить самолёты полярной авиации. А теперь передо мною лежит новое совместное решение тех же инстанций по тому же вопросу. В нём отмечается, что за истекшие десять лет проблема решена не была. Не разработан проект нового самолёта полярной авиации, который так необходим для нормального функционирования трассы Северного морского пути. Вновь ставятся задачи перед соответствующими министерствами и ведомствами по созданию самолёта полярной авиации. Я был несказанно удивлён, так как считал, что уж решения и постановления Совета Министров и ЦК КПСС выполняются неукоснительно. А тут такое!

Через некоторое время получаю совместное решение СМ и ЦК КПСС по вопросу освоения ресурсов Мирового океана. В частности, речь шла о поисках залежей железно-марганцевых конкреций, их исследовании и разработке возможных способов добычи. Оказывается, постановление по этому поводу также было принято десять лет назад, то есть в 1974 году.

Основная проблема заключалась в том, что, несмотря на многочисленные опытово-исследовательские суда (так называемые ОИС), дело не продвигается из-за отсутствия соответствующих приборов. Их приходится закупать у иностранных производителей, что очень дорого и не очень эффективно. Продают, как пра-

вило, уже устаревшие модели. Постановление обязывало министерства и ведомства приступить к разработке и производству собственных приборных и аппаратурных средств. Но вот прошло десять лет, а постановление, так же, как и по вопросу о полярной авиации, не выполнено. Принимается новое, с указанием сроков и исполнителей.

Я долго размышлял, в чём дело, почему так получается? И по мере приобретения опыта работы, особенно с гражданскими организациями, пришёл к выводу, что все, видимо, упирается в назначение головной организации. В ранге министерства или соответствующего управления. В оборонной промышленности проблема была решена созданием ВПК (Военно-промышленного комитета). Он при принятии важных решений в области производства вооружений и военной техники назначал головную организацию. Она отвечала за все стыковки и согласования с организациями, ведомствами и предприятиями, относящимися к разным министерствам и соответствующим им организациям. Работа «головника» очень ответственна и связана с большими трудностями, так как приходится буквально заставлять выполнять те или иные задания. Значит, портятся взаимные отношения. Отсюда и множество приемов и уловок, чтобы не попасть в «головники». Это я испытал, как говорят, на собственной шкуре, работая в ЦНИИ «Курс», о чём расскажу в свое время.

На проходившем в конце года совещании руководящего состава ВС под руководством МО, где он подводил итоги минувшего года, с Дмитрием Фёдоровичем произошла непонятная заминка, видимо, связанная с состоянием здоровья. Об этом поползли слухи во всем аппарате управления. Но всё, вроде бы, обошлось. Во всяком случае, зять Дмитрия Фёдоровича, служивший в ГШ ВМФ в звании контр-адмирала, и с которым я был хорошо знаком, говорил, что ничего особенного со здоровьем Дмитрия Фёдоровича не происходило. Поэтому известие о кончине Д. Ф. Устинова было для меня полной неожиданностью. Мне он очень нравился своим спокойствием, уверенностью и большой компетентностью в вопросах, которыми он занимался. Очень благоприятное впечатление произвел он на меня в марте 1983 года в штабе СФ, о чем я уже говорил раньше.

Министром обороны был назначен Маршал Советского Союза Соколов Сергей Леонидович. Мы, офицеры ГШ ВМФ, о нём много

слышали как об опытном военачальнике. Но как он будет относиться к Военно-Морскому Флоту, было неясно.

Конец 1984 года в семейном плане принес мне и Римуле большую радость — у Римуленьки, младшей дочери, 20 декабря родился второй сын Арсентий. Значит, второй внук, Сенечка! Вот это да!

Но в служебном плане год закончился большой неприятностью. За три дня до Нового года проводилась зачётная зенитно-ракетная стрельба кораблей 7-й оперативной эскадры перед походом на боевую службу. Стрельба велась по ракето-мишеням РМ-6, запускаемым с АПЛ 675-го пр. Одна из выпущенных ракет то ли из-за отклонения от заданного курса, то ли по каким-то другим причинам не была сбита. По идее, она должна была самоликвидироваться после прохождения заданной дистанции. А фактически она летела до израсходования топлива, а затем спланировала и приземлилась на одном из озёр в Финляндии. Финны вежливо так попросили нас — заберите, мол, свой самолёт, что лежит у нас на льду озера. Началось расследование. Оказалось, что при подготовке мишени на РТБ не была установлена дистанция самоликвидации.

Грандиозный скандал нам устроили СМИ ныне якобы партнерских, а тогда явно враждебных нам стран «вероятного противника». Все эти эпизоды с отрыванием буксируемых гидроакустических антенн проходили как-то незаметно. Эти самые нынешние «партнёры» помалкивали в тряпочку — всё-таки неудобно признаваться в собственном ротозействе. А нам тем более не было причин распространяться по этому поводу. Ну, подумаешь, оторвали пару антенн, нечего их таскать так халатно! А здесь такой повод — советская ракета упала на территории нейтральной страны! Вот уж за все отыгрались. Так закончился для Северного флота 1984 год.

10.7. НОВЫЙ КОМАНДУЮЩИЙ СФ.

КАК НЕ ПОПАСТЬ В ПАРАДНЫЙ РАСЧЕТ. ОПЕРАЦИЯ «АПОРТ»

1 985 год начался, как всегда, сбором руководящего состава ВМФ в ВМА в начале февраля. Руководил сбором ГК ВМФ. Оперативная группа СФ во главе с Командующим флотом адмиралом Михайловским А. П. поработала неплохо, учтя опыт

1983 года. Начальником ОУ ШСФ был уже капитан 1 ранга Лобанов Леонид Николаевич. На сборе рассматривались операции флотов на северо-западном и западном направлении. В начале 1985 года вступила в действие новая организация наших Вооружённых Сил при ведении боевых действий. Были созданы стратегические направления: Северо-западное, Западное, Юго-западное, Южное и Восточное. В соответствии с этой концепцией Балтийский, Черноморский, Тихоокеанский флоты и Каспийская флотилия включались в состав этих направлений. Балтийский — в Западное, Черноморский и Каспийская флотилия — в Юго-западное, Тихоокеанский — в Восточное. Так что у ГК и ГШ ВМФ оставался в руках только Северный флот. Но зато Главком ВМФ отвечал за Северо-западное стратегическое направление на океанском ТВД. Отсюда вытекают особенности операций Северного, Балтийского, Черноморского и Тихоокеанского флотов. Вырисовывалось стратегическое значение операции СФ на СЗ ОТВД.

Западное стратегическое направление считалось главным. Видимо, поэтому Командующим этого направления был назначен Маршал Советского Союза Огарков Н. В. Начальником Генерального штаба ВС стал Маршал Советского Союза Ахромеев С. Ф. А вот мой друг и товарищ контр-адмирал Володя Лебедев был назначен заместителем начальника штаба Юго-западного направления. На СФ в конце 1984 — начале 1985 годов тоже произошёл ряд кадровых изменений. Флагманский штурман контр-адмирал Юра Жеглов ушёл заместителем ГУНИО МО. Начальник ОМУ контр-адмирал Иван Галустов ушёл в ЛенВМБ. Вместо него — его заместитель капитан 1 ранга Борис Баринов, которого хорошо знал. Мой однокашник по училищу контр-адмирал Юра Квятковский ушел преподавателем в Академию Генштаба. Начальником РУ ШСФ стал его заместитель капитан 1 ранга Владлен Смирнов. Вице-адмирал Кругляков В. С. назначен председателем Государственной комиссии по приёму кораблей от промышленности. Первым заместителем командующего СФ назначен вице-адмирал Феликс Громов, командовавший до этого Индийской эскадрой. В нашем управлении ушёл в запас контр-адмирал Корецкий П. В. Вместо него заместителем НОУ ГШ ВМФ назначен контр-адмирал Кюбар Анатолий Петрович. Теперь он мой непосредственный начальник.

25 февраля приказом МО Командующим Северным флотом назначен адмирал Капитанец Иван Матвеевич. Аркадий Петрович Михайловский назначен начальником ГУНИО МО. Ивана Матвеевича я до этого не встречал, но много о нем слышал от моего друга капитана 1 ранга Толи Хохлова. Жена Ивана Матвеевича Елена Петровна училась в одном классе с Толей. Жили они в Ленинграде в одном доме.

В курсантские годы у нас была своя студенческо-курсантская компания. У одного из ребят был аккордеон. Мы периодически встречались, пели песни, танцевали. К нам подсоединился Феликс, а потом и его сестра Римма (моя будущая жена). После окончания училища мы с Толей попали на СФ. Он — надводник-противолодочник, а я — подводник. Когда Иван Матвеевич служил на СФ, они с Толей встречались. Алена познакомила его со своей подругой Галей. Итог — свадьба, затем доченька Машенька. А теперь вот судьба, то есть служба, свела и меня с Иваном Матвеевичем. У нас сразу же наладились хорошие служебные и личные отношения. Мне он очень нравился как Командующий флотом. Глубоко вникал во все вопросы управления силами флота. И не забывал обучать своих непосредственных подчинённых: командующих объединениями и командиров соединений. Причем, делал это очень деликатно и в то же время грамотно и твёрдо. Мы до сих пор дружим семьями. Но это лирическое отступление. Тогда же мне было очень жаль моего первого комди-ва и наставника по атомному флоту.

Ивану Матвеевичу достался мощный флот. Тяжёлый авианесущий крейсер «Киев», два тяжёлых атомных ракетных крейсера «Киров» и «Фрунзе». Правда, «Фрунзе» летом должен уйти на ТОФ. Три тяжёлых подводных крейсера 941 пр. системы «Тайфун». Головной РПК СН 667БДРМ пр., надводные корабли третьего поколения: БПК 1155 пр. и эсминцы 956 пр. Атомные подводные лодки третьего поколения и остальные силы в составе трех флотилий АПЛ, трех эскадр АПЛ и ПЛ и так далее. Все это я уже перечислял на предыдущих страницах. В 1984 году только походов на боевую службу было более 250. Выполнено более 100 боевых упражнений, из них около 30 пусков баллистических ракет. Множество вылетов в океан с аэродромов Сан-Антонио на Кубе и Луанда в Анголе. И все это надо развивать и увеличивать в предстоящем 1985 и последующих годах. Так что на плечи адмирала

Капитанца И. М. легла почётная, но тяжелейшая задача и высочайшая ответственность. Я уже не говорю о бытовых проблемах — строительство жилья, береговых объектов, причального фронта и т. д.

В марте скончался Генеральный секретарь ЦК КПСС Черненко Константин Устинович. Для участия в торжественных похоронах в Москву прибыл батальон курсантов из ВВМУ им. Фрунзе. Располагались они в казармах Тушинского учебного отряда, где проходили подготовку к прохождению торжественным маршем на Красной площади.

За день до похоронной церемонии, часов в 20.00, звонит мне домой ОД ВМФ и передает приказание завтра к 09.00 в парадной форме прибыть в Тушинские казармы и возглавить парадный батальон. Оказывается, кому-то из высших начальников не понравился приехавший с курсантами военачальник, и ГК ВМФ приказано его заменить. До сих пор не знаю, кому пришла мысль послать на эту роль меня. Делать нечего, пришиваю золотые погоны на шинель и в 09.00 появляюсь в Тушинских казармах. Встречает меня расстроенный Клавдий Абрамов — контр-адмирал, заместитель начальника ВВМУ им. Фрунзе. Но и у меня особой радости нет. Оказывается, нужно еще вшить в шинель парадные аксельбанты. Через полчаса все готово. Выхожу на плац — вот он, строй курсантов. Вспомнил свои курсантские годы — 12 парадов, из них два на Красной и десять на Дворцовой площади. Последний парад — 1 мая 1952 года в Москве. Последний майский парад, на котором присутствовал И. В. Сталин. Ладно, посмотрим, на что я гожусь. Встаю во главе батальона и — «К торжественному маршу!». Продефилировали раза четыре. Вроде всё получается. Объявляется перерыв, и я иду к Клавдию. А они все это время уговаривали Сергея Георгиевича разрешить поставить во главе батальона полковника из училища, начальника кафедры БРАВ и МП. Часа через два уговорили. Я с радостью — домой! Но аксельбанты отдай! Выпороли аксельбанты, и мы, довольные друг другом, расстались с Клавдием. Вместе служили начальниками Командных пунктов флота. Я — на Северном, он — на Балтийском. Да и служили на лодках Северного флота, так что хорошо знали друг друга. Так на 52-м году жизни, через тридцать три года после последнего парада, я чуть не угодил опять в парадный расчёт. Все хорошо, что хорошо кончается.

С середины мая по 10 июня на флоте работала Главная инспекция МО СССР. Проверялось устранение недостатков, выявленных на предыдущем инспектировании в 1984 году. Особое внимание уделялось состоянию РТБ в г. Окольная. Ну и, конечно, все соединения, части и корабли, получившие в прошлом году двойки. Разбор повторного инспектирования проводился 10 июня. На этот раз, к счастью, не было двоек. Инспекция подтвердила, что на СФ поддерживается установленная боевая готовность. Все недостатки, отмеченные предыдущей инспекцией, устранены. Так Иван Матвеевич Капитанец выдержал первый экзамен как Командующий Северным флотом.

По приказу ГК ВМФ на СФ была сформирована противозависимая дивизия из двух групп подводных лодок. В каждой группе по две атомные лодки 949 пр. и одна 671РТМ пр. А раз есть дивизия, значит, необходима и отработка её сил в море.

Заниматься этим необходимо её командиру капитану 1 ранга Иннокентию Налётову под руководством командующего флотилией, моего ближайшего друга вице-адмирала Чернова Жени.

В июне силами СФ была проведена поисковая противолодочная операция «Апорт». В ней приняла участие противолодочная дивизия капитана 1 ранга Шевченко А. И. в составе четырёх лодок 671РТМ пр. и «К-147» 671 пр. из бывшей моей дивизии, а также ГИСУ «Вайгач» с аппаратурой СОКС. ГК ВМФ считал необходимым выявить районы патрулирования ПЛАРБ ВМС США.

Особенный интерес вызывало выявление районов патрулирования ПЛАРБ типа «Огайо» с ракетами «Трайидент». Разведка докладывала вероятное местоположение этих районов. Но нужно было подтвердить эти разведанные фактическим вскрытием их нашими противолодочными атомными лодками. Вторая задача операции «Апорт» — выявление новых тактических приёмов, применяемых противолодочными силами НАТО при поиске наших атомных подводных лодок.

Срок проведения операции с 29 мая по 1 июля. С 29 мая шло развертывание сил, а 18 июня начался поиск ПЛАРБ в районах западнее Ньюфаундлендской банки, где предполагалось патрулирование ПЛАРБ типа «Огайо». Это была первая поисковая операция СФ такого масштаба в этих районах. Она была хорошо спланирована, и при её выполнении была достигнута скрытность направления развертывания. ВМС США спутниковыми разведы-

вательными системами обнаружили исчезновение из баз наших АПЛ. Целью их перехода командование ВМС США считало развёртывание наших ракетных лодок у восточного побережья США. Туда они и направили усилия своих противолодочных сил. А наши лодки в это время приступили к поиску ПЛАРБ в заданных районах. Пока командование ВМС США разбиралось, что к чему, «К-324» трижды имела контакт с ПЛАРБ. Слежение продолжалось около 28 часов. Гису «Вайгач» обнаружил ПЛАРБ и следил за ней более двух суток. Контакт был потерян из-за разыгравшегося шторма.

А вот моя родная «К-147», установив контакт с ПЛАРБ, осуществляла слежение в течение всего времени поисковых действий в этом районе. Слежение прекратила по приказанию ГК ВМФ в связи с переходом в новый район поиска. В ходе слежения по приказу ГК ВМФ она выходила на гидроакустический контакт с ПЛАРБ. Командир «К-147» капитан 1 ранга Никитин В. В. и находившийся на борту лодки замкомдива, бывший мой начальник РТС на 289 экипаже и на «К-370», рассказывали мне о своих действиях.

Выходя на гидроакустический контакт по приказанию ГК ВМФ, они уже знали, что будут обнаружены. Так и произошло. ПЛАРБ сразу же начала маневр на отрыв от гидроакустического слежения. Оторваться-то она оторвалась. Но куда она денется из района? Через пару часов контакт был восстановлен.

Далее ГК ВМФ приказал командиру лодки вывести на контакт с отслеживаемой ПЛАРБ наши противолодочные самолёты «Ту-142», действующие с аэродромов Кубы. И этот приказ был выполнен. По наведению «К-147» пара «Ту-142» установила контакт с ПЛАРБ с помощью радиогидроакустических буёв. Они уверяли меня, что если бы не приказание свыше, они довели бы эту ПЛАРБ до возвращения её в базу. Кстати, они же год назад следили за французской ПЛАРБ в Норвежском море более двух суток, пока она не ушла в территориальные воды Норвегии. Так были фактически зафиксированы районы патрулирования ПЛАРБ «Огайо».

Мне сразу же вспомнилась поисковая противолодочная операция в Норвежском море в апреле 1963 года, в которой я участвовал, командуя дизельной ПЛ «С-348». Операция проводилась силами 9-й эскадры подводных лодок из Ура губы. Командовал

эскадрой контр-адмирал Бодаревский Ю. С. Задача была такая же — выявить районы патрулирования ПЛАРБ США типа «Дж. Вашингтон». Поиск осуществляли четыре лодки 613 пр. По данным разведки, на патрулирование должны были выйти четыре ПЛАРБ. Три из них были обнаружены. О слежении речь не шла — дизельная лодка, тем более 613 проекта, не имела такой возможности в силу своих конструктивных данных. Впоследствии разведка ВМФ уточнила, что на патрулировании было три ПЛАРБ. Одна по техническим причинам не вышла из базы. Так через 20 с лишним лет повторилась история с поиском ПЛАРБ США, но уже с другими, более успешными результатами. Командование ВМС США за те пять суток, что мы «шерстили» их в районе патрулирования ПЛАРБ «Огайо», разобралось, в чём дело, и бросило свои противолодочные силы в район поиска, но было уже поздно. Как видим, внезапность действий способствует успеху в поисковых противолодочных операциях. ГК ВМФ был очень доволен итогами.

10.8. ВСТРЕЧА ГК ВМФ С М. С. ГОРБАЧЁВЫМ В УРУЧЬЕ. УЧЕНИЕ НА СФ. ВОСПОМИНАНИЯ Г. А. БОНДАРЕНКО. СМЕНА ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ВОЕННО-МОРСКИМ ФЛОТОМ СССР. НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ

В первых числах июля в пос. Уручье под Минском, на базе учебной танковой дивизии, был собран весь руководящий состав Вооружённых Сил страны: МО, Главкомы видов ВС, Командующие военными округами и флотами. Формально это было стратегическое КШУ, а на деле — встреча с Генеральным секретарем ЦК КПСС М. С. Горбачёвым. Честно говоря, мы в ГШ ВМФ встретили его назначение с энтузиазмом. Относительно молодой, умеет говорить без бумажки и неплохо, вроде, выступает. Разве мы могли подумать, что к нам пришел болтун и предатель? Перед этим совещанием в ГШ ВМФ и Генштабе прошел

слух — будут уволены Начальник главного политуправления генерал армии Епишев Г. К., ГК РВСН генерал армии Толубко и ГК ВМФ Адмирал Флота Советского Союза Горшков С. Г. Как мне говорили офицеры ГШ РВСН, Толубко выразил мнение, что да, я еще мог бы послужить, но нового ничего не придумаю, пусть молодые покажут себя. Что думал Сергей Георгиевич, мы не знали. Но понимали, что ему хотелось бы еще годик покомандовать — и тогда 30-летний юбилей. Так это или нет, но, во всяком случае, он добился приёма у М. С. Горбачёва. Вроде бы была запланирована 10-минутная беседа. Но фактически она длилась около часа. Что и как там говорил наш Главком, неизвестно, но со встречи он вышел с хорошим настроением, выглядел бодро.

С 11 по 22 июля в соответствии с годовым планом боевой и оперативной подготовки ГК ВМФ проводил ОКШУ Северного, Балтийского и опергруппы Черноморского флотов. Темой учения было: «Подготовка и ведение операции флота по нарушению океанских и морских коммуникаций противника с началом войны на Атлантическом ТВД». Но Сергей Георгиевич хорошо понимал, что в связи с созданием стратегических направлений он лично отвечает за Северо-западное направление на Атлантическом ТВД. И стремился внушить высшему руководству необходимость проведения силами СФ стратегической операции на этом направлении в тесном взаимодействии с войсками ЛенВО, под его руководством. Ему это, по моему мнению, удалось. Поэтому в дальнейшие годы эта идея получила практическое (по крайней мере, на проводимых ОКШУ) применение.

На ОКШУ проводилось несколько операций:

- по уничтожению авианосцев в Северо-западной Атлантике;
- по срыву ракетно-ядерных ударов ПЛАРБ флотов НАТО в Атлантике;
- по нарушению океанских и морских коммуникаций в Атлантике и Норвежском море.

В ходе учения ГК ВМФ выходил в море на ТАКР «Фрунзе», готовящемся к переходу на ТОФ. Вот с борта этого крейсера мы, то есть группа офицеров ГШ ВМФ во главе с Сергеем Георгиевичем, наблюдали противоздушный бой Атлантической эскадры СФ. Зрелище, прямо скажем, потрясающее. Погода была прекрасная. Много можно было наблюдать с борта «Фрунзе». Интересно было также видеть азарт ГК ВМФ. Он переживал за

каждую стрельбу по мишеням. В итоге все ракето-мишени РМ-6 и РМ-15 были сбиты. Одна так недалеко, кабельтов за 20 от крейсера, развалилась и упала в воду. Эмоциональная нагрузка соответствовала складывающейся обстановке. У меня отдельные эпизоды этого боя запечатлелись, видимо, на всю жизнь.

Да, ТАКР 1144 пр. показал, на что способны его «Форты». Но и остальные корабли не подкачали. ГК ВМФ был очень доволен. А что уж говорить о начальнике отдела ПВО СФ контр-адмирале Юрии Можарове и начальнике отдела ПВО ГШ ВМФ контр-адмирале Владимире Теглеве. Они сияли как надраенные медные пятаки. Я особенно радовался за Юру Можарова. Это настоящий патриот и, прямо скажем, фанат своего дела. Сколько сил и энергии он приложил, чтобы средства и системы ПВО кораблей научились бороться не только с авиацией, но и с ракетами, особенно низколетящими. Несмотря ни на какие трудности, добился своего — и вот он, результат.

После выхода в море ГК ВМФ занялся тщательным обследованием мест базирования сил флота, уделив особое внимание Гаджиево (Ягельной), Западной Лице и Североморску. Детально осмотрел строящийся, как он называл, «подземный судоремонтный завод», которым я был поражён. Огромная скальная выработка, позволяющая свободно размещать до двух РПК СН 941 пр. Помещения были готовы на 70—80%. Другая такая же, уже почти законченная, выработка в скале вмещала в себя сотни видов боеприпасов — ракет различного назначения, торпед и т.д. Тщательно осматривал причальные фронты и инженерные сооружения в этих базах. Делал много замечаний, высказывал планы развития на год-два вперед. Я был почти уверен, что беседа с М. Горбачёвым закончилась какими-то положительными итогами. Настолько уверенно Сергей Георгиевич себя чувствовал и какие распоряжения отдавал.

Как и положено в таких случаях, его везде сопровождало командование тех объединений и соединений, которые он посещал и обследовал. Но главными сопровождающими были начальник Главного инженерного управления (ГИУ) ВМФ генерал-лейтенант Аниканов Олег Карпович, которого я хорошо знал ещё по Северному флоту, и сменивший его на посту заместителя Командующего флотом по строительству генерал-майор Виктор Закиматов, мой хороший приятель.

Всё бы ничего, но уж больно охотно они соглашались на все предложения и замечания ГК ВМФ и начальства пунктов базирования. Сергей Георгиевич, за которым я следовал неотступно, постоянно мне напоминал: «запиши это обязательно; об этом мне напомнить в Москве и т. д.»

По прибытии в ГШ после любых поездок и посещений Главкомом Северного флота, в мои обязанности входило составление и доклад ему контрольного листа, в котором должно быть отмечено, что, кто и к какому сроку должен выполнить, исходя из тех же замечаний и указаний ГК ВМФ и предложений строителей. Составление этого контрольного листа я обязательно согласовывал со всеми заинтересованными лицами. Особенно с теми, кто в этом листе указан и несёт какую-либо ответственность за выполнение тех или иных пунктов. Со строевыми начальниками, как правило, это не вызывало никаких особенных вопросов, так как они заранее знали, чего могут, а чего нет, и их просьбы и обязательства были всем понятны.

Но вот со строителями дело обстояло значительно сложнее. Когда я с составленным листком обращался к Олегу Карповичу, он хватался за голову! «Что ты там написал? У нас никаких сил и средств не хватит это сделать!» Я резонно замечал, что не я всё это придумал, никто за язык не тянул ваших подчинённых давать гору таких обещаний. И начинался торг. Мне ведь перед Главкомом надо отчитываться. А память у него отличная, и он всё помнит до мелочей. Особенно трудно было в начале моей деятельности на этом направлении. Постепенно я понял, что Сергей Георгиевич прекрасно знает возможности своей инженерной службы и многое ей прощает. Но в последний свой визит на СФ в 1985 году опять пришлось много спорить. Столько Витя, Олег Карпович и их подчинённые надавали обещаний.

Остальные операции также прошли успешно. Особенно Главком был доволен действиями сил флота против конвоев (их было два: КОН-1 и КОН-2). Разбор ОКШУ Главком проводил в Североморском Доме офицеров. Действия флота он оценил положительно. Указал на необходимость совершенствования тактики действий, особенно новых кораблей третьего поколения. Обратил особое внимание на соблюдение скрытности и внезапности действий сил флота. По возвращении в Москву я, как уже говорил, занялся подготовкой контрольного листа, а затем к отпуску, кото-

рый проводил с Римулей и внучкой Анечкой в санатории «Крым» на берегу Черного моря.

Одним из выдающихся событий 1985 года был поход атомной лодки «К-524» под командованием капитана 1 ранга В. Протопопова (старший на борту командир дивизии капитан 1 ранга А. Шевченко) из Северного Ледовитого океана в Атлантику. Маршрут проходил вокруг о. Гренландия с форсированием пролива Нерс и выходом в море Баффина. Длился он почти месяц. Этим маршрутом наши подводные лодки ещё не ходили.

Поход был достойно оценен. Командир лодки и командир дивизии были представлены к присвоению звания Героя Советского Союза. Командир лодки получил это звание 19 февраля 1986 года. А вот Толе Шевченко не повезло. Он ведь командир дивизии, более десятка экипажей опекает. Но лодки постоянно ходят в море, выполняют всякие боевые упражнения, в том числе и торпедные атаки, при выполнении которых командиры должны соблюдать необходимые меры безопасности. При выполнении одной из атак один из командиров лодок их и нарушил. Скандал, приказ соответствующих инстанций. Командиру ПЛ — неполное служебное соответствие, комдиву — строгача. В итоге вместо звания Героя комдив получил воинское звание контр-адмирал. Обидно, конечно, воинское звание это он и так получил бы, а вот звание Героя Советского Союза...

Поход был уникальным и выполнен с ювелирной точностью. Все-таки, большие мастера своего дела наши командиры подводных лодок!

Годовым планом была предусмотрена проверка Главным штабом ВМФ выполнения СФ плана БП за летне-осенний период 1985 года. Проверкой должен был руководить ГК ВМФ. В конце ноября группа офицеров БП и ГШ ВМФ вылетела в Североморск. Начальником штаба проверки был назначен Начальник БП ВМФ — зам. ГК ВМФ адмирал Бондаренко Г. А. ГК ВМФ должен был прилететь к концу проверки и провести её разбор. Так получилось, что летел я в Североморск на Ан-24 вместе с Григорием Алексеевичем. Летели около четырех часов. Мы разговорились, и Григорий Алексеевич рассказал мне о своем участии в Великой Отечественной войне.

История не совсем обычная, и мне хочется о ней поведать. Тем более, что письменных воспоминаний он не оставил. Во всяком случае, я о них не слышал.

Начало войны застало его в должности командира катера-охотника за подводными лодками. С началом обороны Севастополя его назначили командиром разведроты морской пехоты. В этой должности он воевал около двух месяцев. По его рассказу, немцам доставалось от них серьёзно. Но в одной из операций он получил тяжёлое ранение и около полугода лечился в госпитале в Новороссийске. После выздоровления был назначен командиром МО (малый охотник за ПЛ). Участвовал в поисках и атаках немецких подводных лодок. В первых числах июля их группа из трёх МО получила задание идти к Севастополю для снятия с берега и доставки в Новороссийск оставшихся защитников этого легендарного города-героя. При подходе к району Севастополя их атаковала девятка «Юнкерсов». Бомбёжка была страшная, но уцелели, даже потеря среди экипажа не было. Только несколько человек были ранены. Но вот беда — осколками пробило баки с горючим, которого осталось меньше половины. Остальных катеров после бомбардировки они не обнаружили. Григорий Алексеевич решил до темноты укрыться под берегом в подходящей бухточке. С наступлением сумерек двинулись к Севастополю. К берегу подошли уже в темноте. Начали подавать сигналы на берег в том месте, где им было указано. Но в ответ получили пулеметные очереди и крики на немецком языке. Командир понял, что спасать уже некого, надо добираться домой в Новороссийск.

Шли на небольшой скорости, экономя горючее. В районе Ялты обнаружили какое-то плавающее судно. По боевой тревоге осторожно подошли к обнаруженному объекту. Это оказался один из МО их группы. У них обстановка тяжёлая, потери до 75 %, много раненых. Катер тяжело повреждён, не имеет хода, но горючее в баках полностью. Посоветовавшись с командиром повреждённого катера, Григорий Алексеевич решил людей пересадить на свой катер, горючее с него слить в свои, уже залатанные баки. Повреждённый катер затопить, а самим уже на приличной скорости, благо горючего достаточно, идти в Новороссийск. Все получилось удачно, и он привел свой катер и экипаж поврежденного МО в Новороссийск. Григорий Алексеевич считал, что он был последним, кто приходил в Севастополь в 1942 году.

Следующая операция, в которой принимал участие его МО — высадка морского десанта в районе Южная Озерейка в феврале

1943 года. К высадке десанта готовились тщательно. Но вследствие потери бдительности немцы узнали о готовящемся десанте.

Член Военного Совета ЧФ вице-адмирал Кулаков Н. М. выступил против высадки десанта, за что был снят с должности и отдан под суд тройки маршалом Ворошиловым К. Е. Но те, кто непосредственно участвовал в высадке десанта, об этих перипетиях ничего не знали. И Григорий Алексеевич рассказывал, что он делал и видел при подготовке и высадке десанта, будучи командиром МО. Приняли десантников на борт в Геленджике, частично в Фальшивом Геленджике, и двинулись к месту высадки. Подошли к бухте Южная Озерейка, построились в несколько линий, длиной, равной ширине входа в бухту. Ночь, темно, впереди ни огонька, ни звука. Двинулись к месту высадки. Как только пересекли линию входа в бухту, все пространство осветилось прожекторами и ракетами. С берега открыт шквальный огонь. Часть десантно-высадочных средств сразу загорелось. Последовала команда, и все корабли повернули назад. Как только последнее плавсредство пересекло линию входа в бухту — всё стихло. Опять темнота и тишина. И так повторялось трижды. При третьей попытке часть плавсредств достигла берега, хотя почти все имели повреждения. Но основная масса опять повернула на выход. Таким образом, как и предполагал Н. М. Кулаков, высадка десанта не удалась. Успеха, как известно, достигла десантная группа Цезаря Куникова, которая планировалась как отвлекающая высадка. А в итоге стала основной и вошла в историю как «Малая земля». Так что наш адмирал Григорий Алексеевич Бондаренко — боевой офицер, прошедший горнило войны от А до Я.

Приземлились благополучно в Североморске и включились в работу. Итоговая проверка длилась порядка десяти дней. Особого, как говорят, «криминала» не было выявлено. Флот мощный, офицерский состав, как корабельной службы, так и управленческих подразделений, хорошо подготовлен. План боевой службы выполняется без замечаний. Нормы боевой готовности соединений (не менее 75 %) соблюдаются. Но в то же время...

Далее идут обнаруженные недостатки и недоделки. Как же без них? Разбор итогов проверки проводил Григорий Алексеевич. ГК ВМФ по каким-то причинам не прилетел. В общем, флот получил положительную оценку, признан соответствующим своему назначению.

Разбор проводился с 10.00 в пятницу, кажется, 6 декабря. После 15.00 московская группа проверяющих — на аэродром Североморск-1 и в Москву. На прошедшем накануне семейном совете было решено старшего внука Сашеньку забрать в Москву.

Младшая дочь Римма с двумя малышами справлялась с трудом — подводило здоровье. Вот я и направился со своим старшеньким к ждущему нас Ан-24. Чемодан с его вещичками на зиму зять обещал привезти к отлёту. Ждём, время уходит — нет вещичек. По телефону все же он умудрился сообщить, что шофер машины повез его не в Североморск-1, а в Мурмаши. Делать нечего. Летим без вещей. Но авиаторы успокаивают — через час еще один Ан-24 летит в Астафьево. На нём и доставим ваши вещички. Так и получилось. Довез я своего Сашеньку до Северного Чертанова. Он важно вошел в квартиру, а я на машину — и обратно в Астафьево. Действительно, как по расписанию, подъезжаем к аэродрому — садится Ан-24 из Североморска: вот ваши вещички — и мы скоренько домой.

В понедельник 8 декабря вышел на службу. Как всегда, в 08.00 заслушали обстановку на ЦКП ВМФ, позавтракали в салоне и в 09.00 приступили к работе. Все командированные на своих местах, никаких внезапных вводных. После обеда в 16.00 следует объявление: «Всем начальникам управлений и отделов собраться в конференц-зале на заседание Военного Совета ВМФ».

Полная внезапность! В чем дело, что случилось? Опять какая-нибудь неприятность на море? Теряясь в догадках, занимаем свои места в конференц-зале ГШ ВМФ. Через несколько минут входят ГК ВМФ С. Г. Горшков, НГШ ВМФ В. Н. Чернавин и Член Военного совета ВМФ В. Медведев. Все садятся за стол. С. Г. Горшков выходит к трибуне и зачитывает совместное постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР: «Главногокомандующего ВМФ Адмирала Флота Советского Союза Горшкова Сергея Георгиевича назначить инспектором в группу инспекторов при МО СССР. Адмирала Чернавина Владимира Николаевича назначить Главногокомандующим ВМФ СССР». Вот и всё.

Молча сошел с трибуны. Следом за ним выступил В. Медведев. В своей недолгой речи он коротко описал служебный путь Сергея Георгиевича в ВМФ, поблагодарил его от своего имени и от всего личного состава. Пожелал крепкого здоровья и дальнейшей успешной работы по укреплению нашего ВМФ. Затем выступил

Владимир Николаевич Чернавин. Далее Сергей Георгиевич объявил заседание Военного Совета ВМФ закрытым, так как адмиралу Чернавину В. Н. нужно отправляться на приём к Министру обороны.

Так закончилась служба С. Г. Горшкова, 29 лет стоявшего во главе нашего Советского Военно-Морского Флота. Столько сделавшего для его развития и превращения из флота прибрежного в ракетно-ядерный Океанский флот. Столь неуважительное отношение к нашим флотским начальникам со стороны МО и Генштаба ВС СССР меня просто потрясло. Ну ладно, маршал Соколов С. Л., как пишет о нём Аркадий Петрович Михайловский, танкист, которому бронетанковые войска затмили всё. К флоту относился с нескрываемым неудовольствием. Но как мог так поступить маршал Ахромеев Сергей Федорович, ведь он же бывший «фрунзак». Неужели не понимал, что, не желая проводить уходящего Главнокомандующего, он не представил вступающего в эту должность нового ГК ВМФ и тем самым, желая того, или нет, понизил роль и значение ВМФ в системе Вооружённых Сил страны. Нет, я этого иначе не понимаю!

Начальником ГШ ВМФ стал адмирал Макаров Константин Валентинович, чему я был очень рад. Мой однокашник по училищу, сослуживец по Западной Лице. В общем, Костя Макаров. Начальник ОУ ГШ ВМФ вице-адмирал Иванов В. П. назначен Командующим Балтийским флотом. Его место занял контр-адмирал Захарьин В. К. Первым заместителем НОУ ГШ ВМФ назначен контр-адмирал Паук А. А. Вот с такими кадровыми переменами мы вступили в новый 1986 год.

10.9. СОБЫТИЯ В ПОРТУ НАМИБ.

КАТАСТРОФА НА «К-219». ОПЕРАЦИЯ «АТРИНА». СОЛОВЕЦКИЕ ОСТРОВА

Год начался, как это было и при С. Г. Горшкове, оперативным сбором руководящего состава ВМФ в ВМА под руководством нового ГК ВМФ адмирала Чернавина В. Н. От СФ прибыла оперативная группа в том же составе, что и в прошлом году. Только воз-

главлял ее уже новый Командующий СФ адмирал Капитанец Иван Матвеевич. Тема сборов: «Подготовка и ведение первой операции флота во взаимодействии с общевойсковыми армиями на приморском направлении в начальный период войны». При этом, особое внимание ГК ВМФ уделял Северо-западному направлению. Причины этого внимания, как и в 1985 году, я уже указывал. В. Н. Чернавин, как и С. Г. Горшков, считал, что для достижения успеха на этом направлении должна проводиться стратегическая операция силами СФ и армии ЛенВО, под руководством ГК ВМФ.

Группа СФ выглядела неплохо, хотя имелись отдельные моменты, вызванные субъективными причинами. Приходилось всё-таки обращать на них внимание В. Н. Чернавина. Он, как и С. Г. Горшков, умел тактично и в то же время настойчиво поворачивать развитие событий в ходе ОКШУ в нужном ему направлении. Это, к сожалению, вызывало негативную реакцию Лёни Лобанова и его операторов по отношению к деятельности моих направленных Кости Шишкина и Лёни Лобачёва, ну и, конечно, моей.

Мои ребята к этому привыкли и не очень обращали на это внимание. А меня это задевало, тем более, что мы с Лёней Лобановым были с давних пор приятелями. Приходилось объясняться. Но так как мы хорошо друг друга знали, он понимал, что ничего личного за всем этим не стоит. Поэтому все дело заканчивалось общим удовлетворением. И работа опять шла дружно и без взаимных обид. В итоге, СФ получил высокую оценку со стороны ГК ВМФ при подведении итогов.

В апреле ГК ВМФ проводил на СФ КШУ с обозначенными силами на ту же тему, что была на Ленинградских сборах. Основа учения — операция по уничтожению авианосцев и борьба с ПЛАРБ вероятного противника в Норвежском и Баренцевом морях. Часть сил была задействована против ПЛАРБ и на коммуникациях в Северо-Восточной Атлантике. Отрабатывались варианты развёртывания тактических групп противоавианосной дивизии в Норвежское море из-под льдов Арктики. При этом, важнейшим этапом было обеспечение безопасности такого развёртывания.

В действиях на КШУ участвовала 37 ВА РК. Как и было задумано, эта первая операция флота и армейская операция были элементами стратегической операции на СЗ ТВД. В целом КШУ про-

шло успешно. ГК ВМФ высоко оценил действия сил обозначения флота и ЛенВО и был удовлетворён его результатами. Оперативная группа ГШ ВМФ спокойно возвратилась в Москву.

6 июня на ЦКП ВМФ поступил доклад, что в порту Намиб, республика Ангола, подводными диверсантами, предположительно из ЮАР, подорваны два наших транспорта: «Капитан Вислобовков» и «Капитан Чирков». Для ВМФ это было полной неожиданностью. В столице Анголы Луанде постоянно находились БПК и БДК с ротой морской пехоты СФ. Никаких данных об использовании нашими кораблями и судами порта Намиб ни в Луанде, ни на ЦКП ВМФ не имелось. Из Генштаба поступило приказание оказать помощь нашим транспортам и организовать охрану акватории порта Намиб от действий диверсионных сил и средств противника. ГК ВМФ срочно направил в порт Намиб специалистов ПДСС (противодиверсионных сил и средств) и УПВ (управление противолодочного вооружения) ВМФ во главе с начальниками отделов УПВ и ПДСС.

Оказалось, что около пяти часов утра 6 июля оба транспорта подверглись нападению подводных диверсантов, прикрепивших к левому борту каждого транспорта по 4 специальные диверсионные мины. Взорвались только по три мины, то есть суда получили по три пробоины на левом борту. Оба транспорта сели на грунт.

Но успешно проведенные мероприятия по борьбе за живучесть позволили локализовать пробоины, откачать воду из трюмов и не дать судам опрокинуться. Теперь у каждого из транспортов было по одной несработавшей мине в кормовой части левого борта. Под контролем наших специалистов, обеспечивавших безопасность судов от взрыва этих оставшихся мин, на судах были заделаны пробоины с помощью сварочных работ. Мины имели элементы неизвлекаемости, которые приводили к взрыву мины при попытке ее отделения от корпуса судна.

Обезвреживание мины на ТР «Капитан Вислобовков» проводилось вновь разработанным способом с использованием заряда пластида. С внутренней стороны борта была создана бетонная подушка. Мину сумели отделить так, что она при этом развернулась, и её взрывная волна ушла в сторону от судна. В связи с особенностью положения уцелевшей мины на ТР «Капитан Чирков», после создания бетонной подушки с внутренней стороны борта, отделение её произвели обычным способом. Завели капроновый

трос длиной сто метров. И катер на полном ходу оторвал её от борта. Но мина не взорвалась. Через некоторое время, я уж не помню точно, кто — специалисты УПВ или разведуправления — пришли ко мне с докладом. Мину, как они говорили, разобрали. Оказалась итальянского производства. Даже схему её устройства продемонстрировали. А не взорвалась она потому, что был погнут боек взрывателя. Так это или нет, утверждать не могу, но такой вот доклад я получил из рук тех, кто этим занимался.

Между тем, с первых же часов происшедшего перед охраной порта остро встал вопрос — как защищаться от подобных нападений. Ответ наш был прост — организовать патрулирование катера около прикрываемого объекта и периодически, минут через 20—30, в зависимости от объекта и величины водной акватории, бросать с него в воду обыкновенные гранаты. Успокоились, вроде. Но через некоторое время опять запрос — а где взять гранаты? Да, вопрос что надо! Целая армия анголо-кубинская действует рядом, а гранат взять негде. Дали приказание командиру подразделения нашей морской пехоты выделить необходимое количество гранат в порт Намиб.

Дня через два я был по каким-то делам в Генштабе. По какому-то вопросу попал в кабинет Начальника Главного оперативного управления. Перед тем, как мне предстояло уходить, он начал было выговаривать мне — вот, мол, моряки сорвали нам проведение армейской операции. На транспортах было вооружение и боеприпасы для её проведения.

Я удивлённо посмотрел на сидящего передо мной генерал-лейтенанта и задал естественный вопрос: «Как мы могли сорвать то, о чём ничего не знали? О наличии наших транспортов в порту Намиб ВМФ стало известно только после их подрыва». Он как-то крикнул, смущенно протянул мне руку на прощание, и я пошёл к себе, в свой ГШ ВМФ. Да, секретность важное и нужное дело, но надо и меру её соблюдения знать. Как так получилось, что о транспортах с важным военным грузом противник знал, а для ВМФ это была тайна за семью печатями?

В июне ВМС США и НАТО затеяли учение ударного флота НАТО в Норвежском море. Ну, это мы почти каждый год имеем. Поэтому развернули свои силы для ведения разведки и слежения за ударными авианосцами. Но на этот раз АБУ «Америка» для отрыва от слежения ушёл в норвежский залив Вест-Фьорд. Это

было что-то новое в тактике использования ударных авианосцев НАТО. Видимо, допекли их наши лодки и надводные корабли слежения. Теперь безнаказанно в Норвежском море не поплаваешь. Пришлось искать защиты в норвежских шхерах. Но и нам следует сделать соответствующие выводы и выработать способы и методы борьбы с авианосцами даже в норвежских фьордах.

Следующее чрезвычайное происшествие случилось 3 октября. Поступило донесение от РПК СН «К-219», несущей боевую службу в Атлантике, о взрыве ракеты в шахте № 6. При этом погибли три человека: командир БЧ-2 капитан 3 ранга А. Петрачков, старшие матросы Н. Смолин и И. Харченко. Лодка всплыла в надводное положение. Начали срочно искать ближайшие к месту аварии суда торгового флота. Таковые нашлись, и часов через пять к аварийной АПЛ подошли два судна Мурманского морского пароходства. Из-за распространения по отсекам лодки ядовитых паров топлива и окислителя взорвавшейся ракеты экипаж вынужден был постепенно покидать свои отсеки и выходить на верхнюю палубу. Командир понимал, что необходимо полностью заглушить реакторы. Этим занимался личный состав реакторных отсеков. Задача была решена, но при этом погиб матрос С. Перминин. Попытки взять лодку на буксир подошедшими судами не увенчались успехом. Море хотя и было относительно спокойным, но небольшая зыбь всё же была, и заведённые буксирные тросы неизменно лопались.

Если бы люди могли находиться внутри лодки, то принимаемыми мерами по откачке за борт поступающей воды и периодическим поддуванием цистерн главного балласта лодка удерживалась бы на плаву, и ее можно было бы буксировать спасательным судном.

Но оставаясь внутри пустой, без людей и их действий, корабль медленно заполнялся забортной водой и продержался на плаву лишь трое суток. Когда на палубе собрался весь экипаж и стало ясно, что корабль спасти не удастся, командир почти всех переправил на стоявшие рядом наши суда. На борту лодки остался ее командир капитан 2 ранга И. Британов с небольшой группой личного состава. Видя, что осталось совсем немного времени до окончательного ухода лодки под воду, И. Британов, верно оценив обстановку, отправил всех бывших с ним людей на суда. Оставался на борту один. Когда стало ясно, что конец близок, он

на шлюпке отошёл от борта и молча наблюдал, как уходит под воду любимый корабль. Можете себе представить, что переживал этот человек в эти минуты? Как говорится, врагу бы не пожелал такого.

Я пишу об этом так подробно потому, что участвовал в телепередаче О. Шкловского «Как это было», на которой и рассказывалось, как всё происходило с «К-219». Мне же надо было разобраться в причине аварии, то есть, взрыва ракеты. В официальных документах вся ответственность возлагается на экипаж корабля. Не досмотрели, де, за шахтой ракеты. Она подтекала, и поэтому на глубине 60 метров забортным давлением раздавило топливные баки и баки окислителя, вот и причина взрыва. С причиной взрыва из-за раздавленных баков все согласны. А вот с затоплением ракетной шахты не так всё просто.

На следующие сутки после всплытия «К-219» мне на стол легли цветные фотографии, сделанные нашим самолётом-разведчиком Ту-95рц, вылетевшим с аэродрома Кубы. На этих фотографиях во всю длину снята «К-219» и сверху прекрасно видна аварийная шахта. Но так же хорошо видно, что кто-то или что-то прошлось поперек надстройки лодки и сдвинуло крышку шахты, которую взрывом и унесло в пучину океана. За этим «кто-то» или «что-то» скрывается атомная многоцелевая подводная лодка ВМС США, и даже название её имеется — «Аугуста». Я как увидел это, сразу же доложил, что причина взрыва — столкновение с иностранной подводной лодкой. Со мной согласились. А так как в это время планировалась встреча Рейгана и М. Горбачёва, дело спустили на тормозах.

Но в США все-таки сильны журналисты. Они ухитрились докопаться до истины. Нашли эту самую «Аугусту», стоящую в доке на ремонте после столкновения. Мало того, в США даже снят и выпущен фильм о «К-219», где все действующие лица названы своими настоящими именами: командир лодки капитан 2 ранга И. Британов, и так все офицеры и матросы, задействованные в фильме.

Кстати, в создании сценария участвовал офицер с «К-219», чуть ли не представитель особого отдела. На телепередачу «Как это было» были приглашены члены экипажа «К-219», в том числе командир лодки капитан 2 ранга И. Британов, его старпом, механик и т. д. И упомянутый мной автор сценария. В ходе теле-

передачи транслировался этот фильм из США, авторы которого утверждают, что виновник взрыва — АПЛ ВМС США «Аугуста». Даже не верится, что такой фильм могли снять там, за кордоном. Показаны героические действия членов экипажа, в том числе и матроса С. Перминина. После прогона нескольких эпизодов картину останавливали, и начиналось обсуждение показанного с членами экипажа и командиром лодки. Все эпизоды в точности соответствовали действительности. Я лично попал на эту телепередачу, если можно так сказать, «как кур в ощип». В октябре 1986 года я был начальником Северного направления ОУ ГШ ВМФ. Все, что происходило в Атлантике, то есть, в зоне моей ответственности, я прекрасно знал. Хотя за действия РПК СН отвечало 5-е направление, мне все равно необходимо было заниматься поиском и направлением судов к аварийной лодке, и я, конечно, знал всю обстановку в деталях. Но членом комиссии по расследованию причины гибели «К-219» я не был и документальных деталей не знал.

В то время, когда готовилась телепередача о «К-219», мой близкий родственник, начальник пресс-центра ВМФ капитан 1 ранга А. Веледеев пытался организовать встречи командиров лодок нашего ВМФ и ВМС США, имевших подводные столкновения в течение службы.

Я лично был за.

Он и предложил мне поучаствовать в этой телепередаче, как имевшего опыт столкновений под водой. Но когда я пришёл в телестудию на эту передачу, то оказалось, что ни один военачальник, имевший прямое отношение к этому происшествию, участвовавший в работе комиссии по его расследованию, не захотел или не решился принять в ней участие. Таким образом, помимо своей воли, я оказался старшим по воинскому званию и по занимаемой в то время должности в имеемой аудитории. Это меня несколько насторожило. Когда же возник вопрос о возможности столкновения с АПЛ США, И. Британов категорически отказался даже упоминать об этом варианте. Зачем же я тогда заявился на эту передачу?

А напрасно И. Британов опасался варианта столкновения. Я ещё с 1971 года, после совместного двухмесячного плавания с АПЛ такого же проекта, как «К-219», убедился, что в районе патрулирования наших РПК СН 667А пр. в Атлантике на глубине 50—60 метров залегает мощный слой скачка температуры воды, а



Комплект внуков моряка

значит, и её плотности. Выше и ниже этого слоя гидроакустика работает нормально. Но если попадешь в этот слой, то гидроакустическая слышимость равна нулю. Правда, и тебя никто не слышит. И меня всё время удивляет, что эту простейшую истину командиры лодок, выходящие в Атлантику, или не знают, или не верят в неё. Вот и в данном случае и «К-219», и «Аугуста» находились в слое скачка и поэтому столкнулись, даже того не желая.

После возвращения в базу, по окончании работы комиссии по расследованию причин случившегося, командира «К-219» уволили из кадров ВМФ. Я считаю, что это несправедливо. В ВМС США погибли две атомные лодки: «Трешер» и «Скорпион». Вместе с экипажами. У нас из четырех погибших АПЛ на «К-8» и «К-378» погибло большое количество людей из состава экипажей, на «Курске» — все. Здесь же погибло только четыре человека, и то во время аварии. А 117 членов экипажа И. Британов доставил в базу живыми и невредимыми. Я бы лично его наградил за это.

На этом чрезвычайные происшествия на СФ закончились. Флот достойно завершил очередной учебно-боевой 1986 год. Лично для меня этот год ознаменовался еще тем, что моя стар-

шенькая доченька подарила нам с Риммой внука Володеньку. Теперь имеем трёх внуков и одну внучку!

В 1987 году на флот поступали все новые корабли и подводные лодки. Количество ТРПК СН 941 пр. достигло четырёх единиц, продолжали поступать РПК СН 667БДРМ пр. и подводные ракетные крейсера 949А пр. Стали приходиться малозумные многоцелевые АПЛ 971 пр. («Барс»). Головная пришла еще в 1986 году. Наконец-то был решён вопрос с шумностью наших противолодочных АПЛ. Шумность 971 пр. была даже ниже американских «Лос-Анжелосов» и «Огайо», не говоря уже о «Мэдисонах». Пополняется СФ и БПК 1155 пр., эсминцами 956 пр. Пришёл на флот ракетный крейсер «Маршал Устинов».

Главным событием 1987 года была поисковая противолодочная операция «Атрина». Проводилась она под руководством ГК ВМФ адмирала Чернавина В. Н. Главным ее действующим лицом была 33-я ДиПЛ и ее командир контр-адмирал Шевченко Анатолий Иванович. При разработке операции учитывался опыт «Апорта», проведенного в 1985 году. Всего участвовало пять лодок 671РТМ пр., два ГИСУ с гибкими буксируемыми антеннами. К сожалению, обе АПЛ 671 пр. с СОКС находились в ремонте.

Одним из главных условий успешности проведения «Атрины» была скрытность, как при её подготовке, так и при ведении самой операции. Цель операции, как в «Апорте», — вскрыть подводную обстановку у восточного побережья США, в Северо-Восточной Атлантике, в Норвежском море, в районах боевого патрулирования ПЛАРБ ВМС США и НАТО. Участие в операции принимали и самолёты Ту-142 с аэродромов Кубы.

Развёртывание сил началось в начале марта. Возвратились лодки в базу в середине мая. Таким образом, более двух месяцев дивизия АПЛ действовала в зоне Атлантики. Подробно ход подготовки и действий атомных подводных лодок в течение операции осветил в своем труде «Атомный подводный» ГК ВМФ адмирал флота Чернавин В. Н. Лучше не напишешь. Поэтому кратко остановлюсь на итогах этой операции, которая наделала много шума в СМИ стран НАТО и не на шутку всполошила командование ВМС США и НАТО. Мы опять сумели ввести это командование в заблуждение и добились хороших результатов в итоге проведения «Атрины». Убедились, что можно соответствующими мероприятиями значительно снизить эффективность системы «Сосус». Что

при массовом развёртывании сил СФ в Атлантику сил и средств флота США для тотального контроля явно не хватает. Вскрыта подводная обстановка в районах действия сил «Атрины», выявлены новые приёмы действий противолодочных сил НАТО. И ещё одно важное следствие успешного проведения операции «Атрина» — западные стратеги должны были понять, что новый ГК ВМФ СССР не только не уступает ушедшему ГК Горшкову С. Г., но и намерен развивать и совершенствовать наш флот, его стратегию и тактику ещё глубже, ещё эффективнее. По моему мнению, это вполне удалось и даже, возможно, сказалось на ходе международных переговоров, ведшихся в конце восьмидесятых годов.

В конце июля — начале августа под руководством ГК ВМФ было проведено КШУ СФ с обозначенными силами. Основной задачей КШУ было обеспечение боевой устойчивости наших РПК СН при их развёртывании и в районах боевого патрулирования. Одновременно проводились учения с судовладельцами Северо-западного бассейна — Мурманского и Северного морских пароходств, Тралфлота и Севрыбы. Владимир Николаевич на разборе КШУ обратил внимание на необходимость дальнейшей разработки вопросов развёртывания сил флота, а также обновления запасов средств для переоборудования судов гражданских ведомств. После окончания КШУ ГК ВМФ побывал в Полярном и в Ура-губе на эскадрах подводных лодок.

Затем мы перелетели в Северодвинск, где он заслушал доклад командира БелВМБ вице-адмирала В. Мочалова. А в заключение мы посетили Соловецкие острова, где базировался дивизион кораблей консервации. Но, конечно, основной целью был осмотр Соловецкого монастыря и его окрестностей. Владимир Николаевич до войны жил там со своим отцом. Его хорошо помнили местные старожилы. Я слышал их восклицания: «О, Володька Чернавин прилетел. Посмотрим, каким он стал». Соловецкий монастырь поражает своим величием и историей. Стены монастыря сложены из громадных валунов. Монахи построили, вернее, вырыли небольшой так называемый сухой док, который может действовать и сейчас. У них даже была своя гидроэлектростанция. Осмотр достопримечательностей и беседа с местным руководством заняли около трех часов. Затем мы возвратились в Северодвинск и далее в Москву.

10.11. М. С. ГОРБАЧЁВ НА СФ. МОЕ ПОСЛЕДНЕЕ ОКШУ

В начале октября М. С. Горбачёв намеревался вручить Золотую Звезду «Города-Героя» Мурманску. 1 октября он прилетел в Мурманск. Вечером на торжественном заседании вручил заслуженную награду руководству области. А 2 и 3 октября был в Североморске, где в присутствии ГК ВМФ заслушал доклад Командующего СФ адмирала Капитанца И. М. о задачах и состоянии СФ. Затем осмотрел корабли у причалов, специально для этого подготовленные. Побывал на верхней палубе ТРПК СН системы «Тайфун», но в лодку не пошел. Осмотрел ракетный крейсер «Маршал Устинов» и поднялся на борт ТАКР «Киров», где встретился с экипажем корабля. В штабе флота вручил офицерам, старшинам и матросам, участвовавшим в операции «Атрина», правительственные награды. И на третий день улетел в Москву.

Я же в это время готовился к своему последнему ОКШУ ГШ ВМФ. Сокращение численности Вооружённых Сил страны, проводимое М. Горбачёвым, коснулось и Главного штаба ВМФ. В частности, было принято решение о ликвидации с 1 января 1988 года Северного и воссоздании Северо-западного направления. Начальник Западного направления контр-адмирал Витя Крюков, как более молодой, назначался начальником этого направления. Я же увольнялся в запас по выслуге лет, мне было уже 56.

ОКШУ ГШ ВМФ проводилось в середине октября. Его цель — проверка действенности планов по нарушению коммуникаций между США и Европой с началом боевых действий. В следующем 1988 году подходил срок составления нового оперплана.

И ГК ВМФ решил проверить реальность предыдущего, который как раз и предусматривал действия на этих коммуникациях.

К этому времени ушёл от нас Толя Грукало. Вместо него пришёл капитан 1 ранга Югов Афанасий Афанасьевич, хорошо мне знакомый по Западной Лице, где он был офицером-оператором в штабе флотилии. Так что на нашей работе эти изменения не отразились.

По указанию адмирала Чернавина В. Н. мы разработали почасовой, можно сказать, график действий наших лодок на транс-

портных артериях между США и Европой. Он чётко показывал, при каких условиях данная задача решаема. Но эти условия надо ещё создать, а пока их нет, поставленная задача эффективно не решается. Далее мы математическими расчётами и графическими построениями доказали возможность развёртывания атомных подводных лодок Северного флота в Атлантику и обратно при выполнении определённых задач сухопутными войсками. Показали, каким из взаимодействующих сил и какие задачи надо ставить, чтобы план развёртывания стал реальным. Но задачи эти надо заранее включать в оперпланы этих сил. ГК ВМФ адмирал Чернавин В. Н. одобрил наши предложения. Витя Крюков мне в дальнейшем говорил, что многие наши предложения были включены в разрабатываемый оперплан.

Итак, моя оперативная деятельность и вообще служба в ВМФ завершена. Отпуск за 1987 год, отпуск за 1988, и с 20 февраля я — офицер запаса. Получается, что я был единственным начальником Северного направления ОУ ГШ ВМФ. Оно было создано в декабре 1982 и упразднено с 1 января 1988 года. Просуществовало 5 лет, и всё это время я был его начальником. Уходить в запас после 41 года службы (в июле 1946 года поступил в ЛВМПУ) очень нелегко. Только освоил все направления работы — боевая подготовка (тактика действий сил флота), КП флота (управление силами), оперативное управление (боевые готовности, поддержание норм сил постоянной готовности) — и уже пора уходить.

Оценивая пройденный путь в Военно-Морском Флоте, нельзя уйти от оценки людей, с которыми ты жил и работал бок о бок.

Служба на флоте, прежде всего, связана с товарищами по этой службе, наставниками и воспитателями. Основы всего военного в нас заложили наши командиры-воспитатели в военно-морских училищах. А на флоте все эти качества развивали и укрепляли наши командиры всех рангов. Разве можно забыть своего первого командира капитана 2 ранга Шишкина Виктора Николаевича, первого старпома Феликса Митрофанова и командира БЧ-5 Жору Буйнова?

Это они, первые наставники и воспитатели на КПЛ «С-104», вложили в нас основы офицеров-подводников. А Владимир Константинович Романюк, мой дорогой командир (на «С-155») и комбриг (на «С-348»)? Мой первый комдив контр-адмирал Егоров Георгий Михайлович, давший мне путевку в жизнь как команди-



Свадьба Гены Полуховича и Лерочки. 9 мая 1974 г.

ру подводной лодки? А все мои многочисленные друзья и товарищи — командиры подводных лодок? Ведь на флоте так заведено — все командиры подводных лодок, независимо от возраста и воинского звания, — на «ты».

И это на всю дальнейшую жизнь и службу. Какие бы ты должности и звания не занимал в дальнейшем — все равно «ты». Правда, если большой начальник, то только в приватной обстановке. Взаимовыручка, взаимопомощь — вот неременная черта любого командира подводной лодки, да и надводных кораблей

тоже. Флот приучил нас всех к главному — ответственности за свою деятельность. Я никак не могу понять многих, если не большинство, наших нынешних правителей. У них полное отсутствие этого чувства. Начиная с самых высоких должностей, никто ни за что не отвечает. Поэтому развал и неразбериха повсюду.

Особенно крепкие товарищеские и дружеские отношения сложились у меня с группой молодых лейтенантов нашего ВВМУ им. Ленинского комсомола выпуска 1973 года. В мае, а точнее, 8 мая 1974 года сестра моей жены Валерия (по-домашнему, Лерочка) вышла замуж за лейтенанта Полюховича Геннадия Ивановича, служившего командиром БЧ-3 на дизельной лодке в Лиинахамари. В начале 1974 года он был назначен командиром БЧ-3 91-го экипажа на нашей дивизии. Естественно, семья молодожёнов переехала в Западную Лицу к сестре жены Римме Алексеевне, то есть к нам. И в дивизии, и на флотилии оказалось довольно много однокашников и даже одноклассников Геннадия, или Геника, как его звала любимая жена и подруга Лерочка. Всё это лейтенантство жило в общежитии офицерского состава. Само собой разумеется, молодёжь стала собираться в нашей трёхкомнатной квартире. Я почти постоянно был в море, в начале февраля только вернулся из Средиземного моря. Об этом походе я рассказывал в главе «Замкомдива». Поэтому молодёжь чувствовала себя вольготно. Тем более, что старшая дочь Ириша училась в 9 классе и её подружки тоже часто собирались у нас. Девчонкам уже по 17 лет, молодые, привлекательные. Дополнительный стимул для хорошего отдыха молодых офицеров-подводников. В те редкие вечера, когда я приходил домой, по просьбе Римули, чтобы не пугать молодёжь, закрывался в своей комнате и не мешал никому, занимаясь своими делами.

Для лейтенанта заместитель командира дивизии, капитан 1 ранга — это уже почти запредельная величина.

Но однажды в субботу я не выдержал, распахнул дверь в нашу «детскую» и грозно спросил: «Что это здесь за лейтенантство? За стеной капитан 1 ранга, а они даже не пригласят его за стол?» Сначала мёртвая тишина, но затем Лерочка и Геннадий расхохотались, и напряжение мгновенно испарилось. Мы ведь с Геннадием общались, как близкие родственники. Он знал мой совершенно не «грозный» характер. Да и в дивизии я не слыл за лютого начальника, скорее наоборот. Так началось наше общение,

перешедшее в многолетнюю дружбу. Мне нравилось их общество — вспоминались наши курсантские и лейтенантские годы, песни того времени. У них тоже свои песенные мотивы. Общение с молодежью давало мне много нового в познании людей. Я узнавал мнение, если можно так выразиться, младшего звена офицерского состава об их начальниках, а моих подчинённых. Особенно важным для меня была оценка ими командиров лодок. Я же как раз и был ответственным за подготовку командирского звена дивизии. Это помогало мне в работе, позволяло избегать разного рода ошибок.

И сложилась судьба каждого из них по-разному. Геннадий Полухович стал вице-адмиралом. Был командиром нашей дивизии, последним командиром ВМБ в Гремихе. Закончил службу заместителем начальника Военно-морской академии. Его ближайший друг Юра Дронин стал командиром подводного ракетного крейсера 949 пр. Сережа Кулаков, один из талантливейших из этой плеяды, уже в 1989 году стал начальником штаба дивизии лодок 949А пр. Увлекался автоматизацией управления. У него уже был персональный компьютер. Использовал его не для игр, а для решения различных тактических задач. Я думаю, он бы вырос до Командующего флотом. Но судьба распорядилась иначе. Через полтора года тяжелейшая болезнь за четыре месяца лишила его жизни. Так жаль талантливого, очень дружелюбного человека.

Володя Савицкий (прозвище Сава), сын капитана 1 ранга С. Савицкого, начальника МТУ СФ, которого я хорошо знал, пошёл по стопам отца. Капитан 1 ранга, служил в УПВ ВМФ. Андрей Кравченко (прозвище Дрюня) тоже, как и его отец, только капитан 2 ранга, сотрудник НИИ ВМФ и т. д. Серёжа Константинов — способный инженер-механик, но характер непростой, за словом в карман не лезет. А это некоторым начальникам не очень нравится. Один из них записал в аттестацию молодому лейтенанту свои замечания. На подводную службу это не особенно повлияло.

Я уже говорил, что на лодках грамотные и умные механики, как говорится, на вес золота. Так что он вовремя стал командиром дивизиона, выдвинут на должность командира БЧ-5 атомной ПЛ 671 пр. И здесь вмешались житейские обстоятельства. Ленинградец, единственный ребёнок в семье. Отцу за восемьдесят, мать немного моложе. И вот случилась беда — мать тяжело заболела.



Ветеран ВМФ и подводных сил

Нужен постоянный уход за обоими родителями. Пришлось, вопреки желанию, просить перевода в Ленинград, прерывать подводную службу. Здесь-то и всплыли те самые «замечания». В каждой инстанции приходилось объяснять, что это не карьерист, а толковый офицер, которого командование намеревалось назначить командиром БЧ-5 АПЛ, но... и далее о сложившихся семейных обстоятельствах. В ответ: «А, так это другое дело». Тянулось это «назначение» около двух лет. За это время мать умерла, у отца — перелом ноги. Так что прибыл он к новому месту службы, как говорится, к шапочному разбору. Спрашиваю у начальника ГУСРЗ ВМФ контр-адмирала Юры Чурикова: «Как новый назначенец?», в ответ: «Хороший парень». Этот «хороший парень» пришёлся и здесь ко двору. Умный, смекалистый инженер, с большим опытом службы на атомных подводных лодках, быстро стал начальником отдела, капитаном 1 ранга.

За время службы моей на подводных лодках из состава их экипажей тоже вышел ряд талантливых офицеров. Из экипажа «С-

348», которой командовал около трех лет, вышли три адмирала: штурман Витя Решетов — вице-адмирал, командовал нашей 1-й ФлПЛ; минёр Володя Роговой — контр-адмирал; старший помощник командира Гена Емелин — контр-адмирал, начальник УПВ ВМФ. Из экипажа «К-370» вышли тоже три адмирала: штурман Володя Монастыршин — контр-адмирал, командир дивизии АПЛ; командир БЧ-5 Володя Харько — контр-адмирал, начальник направления ВМУ Генштаба; командир дивизиона Гена Познухов — контр-адмирал, ГРУ. А сколько славных адмиралов вышло из командиров нашей родной 3-й дивизии! Так что мне есть чем гордиться и чему радоваться, вспоминая свою службу в рядах нашего Советского Военно-Морского флота.

Глава 11.

РАБОТА В ЦНИИ «КУРС»

11.1. НАУЧНЫЙ РАБОТНИК ЦНИИ «КУРС». Занимаюсь экспертизой новых проектов подводных лодок

В марте 1988 года получил первый в своей жизни паспорт в отделе милиции, пенсионное удостоверение в военкомате и стал обычным гражданином Советского государства пенсионного возраста. Встал вопрос — что делать дальше? Чем заняться? Если поступать на работу, то — куда? Одновременно со мной ушёл в запас контр-адмирал Анохин Рональд Александрович, мой близкий друг и по службе, и в жизни. Последняя его должность — старший уполномоченный постоянной комиссии Государственной приемки кораблей. Председателем этой комиссии был вице-адмирал Кругляков Владимир Сергеевич, тоже ушедший в запас в 1988 году. По своей должности он хорошо знал многих начальников Минсудпрома. Меня он тоже хорошо знал — семь лет служили вместе на СФ. Это он спасал от посадки на камни ТАВКР «Киев». Я уже говорил, что у нас с ним сложились замечательные отношения. Владимир Сергеевич через заместителя министра судостроительной промышленности порекомендовал нас с Рэмом в Центральный научно-исследовательский институт «Курс».

Где-то в середине октября мы побывали на беседе с директором института Борисом Сергеевичем Сыромятниковым. Представил ему нас начальник отдела кадров института В. Г. Захаров.

В конце беседы Борис Сергеевич пригласил к себе начальника отдела Жилкина Дмитрия Степановича. Представил нас ему и предложил принять на работу к себе в отдел на должность научных сотрудников. Выходить на работу было предложено с 1 ноября.

ЦНИИ «Курс» — организация сравнительно молодая. Создан в июле 1979 года как головное предприятие Минсудпрома по всем видам радиоэлектронного вооружения и оружия надводных кораблей и подводных лодок. Подводными лодками до 1988 года занимался Ленинградский филиал ЦНИИ «Курс». К моменту нашего поступления в институт Ленинградский филиал был закрыт, и все вопросы, связанные с подводными лодками, перешли в институт в Москве. Располагается институт на Кирпичной улице в доме № 34А около Измайловского парка. Численность работников на то время — около 500 человек.

1 ноября 1988 года мы с Рэмом вышли на работу в ЦНИИ «Курс» ровно к 09.00. Дмитрий Степанович представил нас сотрудникам своего отдела в рабочей комнате на третьем этаже.

Я был определён в сектор подводных лодок, возглавлял который Борис Моисеевич Крыжановский. Мне он сразу понравился — простой в обращении, сразу признался, что в подводных лодках мало что понимает. Тема эта свалилась на него внезапно, после ликвидации Ленинградского филиала. Но в вопросах организации работ по экспертизе новых проектов он был ас, как я убедился впоследствии.

В мои обязанности как раз и входила экспертиза поступающих на рассмотрение в институт новых проектов подводных лодок. Это значит, что с поступлением эскизного или технического проекта предлагаемой к постройке подводной лодки я должен раздать всем специалистам задания на рассмотрение проектируемых на лодке систем радиоэлектронного вооружения и оружия. Определить сроки представления ими своих заключений с оценкой их эффективности. После получения заключений рассмотреть и оценить проект в целом и подготовить заключительный документ по оптимальному составу и стоимости вооружения и эффективности как систем вооружения, так и подводной лодки в целом. После рассмотрения заключения главным инженером Бородиным Юрием Ивановичем и утверждения директором института мы с Борисом Моисеевичем отправляемся на согласование нашего

заклучения в ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова и КБ разработчика проекта.

Как правило, наибольшее число разногласий возникает в КБ проектанта. Мы приводим свои доводы, они — свои. Но почти всегда находится приемлемое решение. Если же его нет, как было с оборудованием КП и ЦП на лодке 677-го проекта, то мы оставляем за собой право выносить решение этого вопроса на Коллегию Министерства судостроительной промышленности. После согласования составляется протокол, подписываемый обеими сторонами, и мы возвращаемся в институт. На Коллегии Минсудпрома, где рассматривается проект, директор ЦНИИ «Курс» докладывает своё мнение по проекту, подтверждая, если нужно, свои доводы соответствующими расчетами. Коллегия решает утвердить или не утвердить проект. Или утвердить с такими-то замечаниями, которые должны быть устранены в определённый срок. Так что проектантам приходилось с нами считаться.

Это я набросал схему действий. А теперь на примерах попытаюсь представить, как это происходило в жизни. В тот же день 1 ноября в институт поступило тактико-техническое задание (ТТЗ) на дизельную подводную лодку 677-го пр. шифр «Лада». На ту самую, которая сейчас стоит в единственном числе в Ленинграде. Вот и первая моя работа.

Собираю справочники по дизельным лодкам, которые собираются строить наши вероятные противники. Наиболее продвинутые — в ФРГ 212 пр. и австралийская типа «Апхолдер». По сравнению с ними «Лада» выглядит неплохо. На ТТЗ экспертиза не проводится. Просто согласовываются со специалистами отделов показатели РЭВ и оружия. Проект разрабатывает ЦКБ МТ «Рубин», а это много значит.

Спроектированная ими ПЛ 877 пр. «Варшавянка» по уровню шумности наилучшая из существующих ДЭПЛ, только габариты великоваты. А здесь предлагается, по сути, подводная лодка среднего водоизмещения с уровнем шумности ниже «Варшавянки». Неплохие показатели по гидроакустическому комплексу. Через две недели от нас ушло положительное заключение на ТТЗ «Лады». Вот и первые итоги работы.

Нашему вхождению в коллектив способствовало то, что в ЦНИИ «Курс» работало более двадцати отставников. В нашей комнате из десяти человек пятеро были офицерами запаса ВМФ.

Капитан 1 ранга Сироткин Леопольд Алексеевич, связист; капитан 1 ранга Виноградов Лев Георгиевич, специалист по радиолокации; капитан 1 ранга Володя Рачков — командир эсминца. Плюс два контр-адмирала — Рэм Анохин и я. У нас сразу же установились дружеские отношения. А через них товарищеские отношения тут же установились со всеми соратниками по комнате и сотрудниками других отделов института. Из десяти человек — три женщины. Работали дружно, каждый с большим удовольствием делился своими знаниями, опытом работы. До сих пор наши дружеские отношения сохраняются, хотя в настоящее время нас осталось только пятеро.

Через неделю поступил эскизный проект на атомную подводную лодку из ЦКБ «Лазурит» (Сормово, Горький) 833 пр. шифр «Нельма». Это был первый проект однокорпусной подводной лодки. Главное достоинство — небольшие габариты и водоизмещение меньше, чем у 671 проекта. В то же время шумность предполагалась на уровне строящейся в США АПЛ 4-го поколения «Си-Вулф». Значительно меньшая стоимость. Новый гидроакустический комплекс с цифровой электроникой вместо аналоговой. Оригинальная турбина и много иных новшеств. Подводная скорость 30 узлов, предельная глубина погружения 600 метров — то, что надо. Основная задача — борьба с атомными подводными лодками, особенно с ПЛАРБ. Наличие больших новшеств и настроения руководящего судостроительной промышленности, и заказчика, то есть ВМФ.

Пока мы готовили заключение на эскизный проект, из «Лазурита» пришло предложение нашему институту разработать облик АПЛ 833 проекта. Подумав, мы согласились и заключили соответствующий договор.

В следующем 1989 году на рассмотрение поступил эскизный проект атомной подводной лодки 881 пр. шифр «Меркурий». Разработчик — ЦКБ МТ «Рубин». Основное оружие — 24 крылатые ракеты с дальностью полёта 1000 км. Дальнейшее развитие системы «Гранит». Но она имела дальность полета 500 км, и АПЛ 949А пр. уступала по шумности даже АПЛ США типа «Лос-Анжелос», а уж о «Си-Вулф» и говорить нечего. На «Меркурии» планировалось получить уровень шумности, сравнимый с «Си-Вулф». По боевой эффективности она значительно превосходила АПЛ 949А проекта. С иностранными проектами сравнивать не

приходилось. В США АПЛ с крылатыми ракетами не строили, а в остальных странах тем более.

Проведённая экспертиза имела положительные результаты. Эскизным проектом предлагалось три варианта «Меркурия». По нашим расчётам, наиболее эффективным по критерию стоимость — эффективность получался первый вариант. Мы его и рекомендовали принять за основу при разработке технического проекта. После утверждения нашего заключения директором института, мы с Борисом Моисеевичем отправились в Ленинград на его согласование.

В ЦНИИ им. А. Н. Крылова Боря познакомил меня с сотрудниками, занимающимися согласованием заключений смежных НИИ.

Селяков Сергей Игоревич, замечательный человек, специалист высокого класса, типичный ленинградец с лёгким юмором, и Егоров Валерий Владимирович — серьёзный, деловой, но очень доброжелательный, прекрасно разбирающийся в проблемах подводного судостроения. Наши оценки эскизного проекта АПЛ «Меркурий» полностью совпали. Далее — в ЦКБ МТ «Рубин». Боря там всех знает, так же, как и в ЦНИИ им. А. Н. Крылова, познакомил меня со специалистами по согласованию заключений Подгорным Анатолием Георгиевичем и Арайсом Игорем Петровичем. Я с ними сразу же нашёл общий язык. Согласование прошло без всяких трений.

Вернулись в Москву с успешно выполненным заданием. Через некоторое время из ЦКБ МТ «Рубин» поступил эскизный проект ракетного крейсера стратегического назначения 955 пр. шифр «Борей». Он тоже предлагался в трёх вариантах. Первый и второй имели на вооружении по шестнадцать баллистических ракет. Третий — двенадцать.

По итогам экспертизы получалось, что по боевой эффективности и критерию стоимость—эффективность преимущество на стороне первого варианта. В своём заключении ЦНИИ «Курс» рекомендовал к дальнейшему проектированию первый вариант «Борей». Опять едем в Ленинград. Встреча с Селяковым С. И. и Егоровым В. В. Они также предпочитают первый вариант, согласование состоялось. Затем — в ЦКБ МТ «Рубин» — Подгорный А. Г. и Арайс И. П. Разногласий не возникло, подписываем протокол согласований — и домой.

Затем получаем из «Рубина» эскизный проект подводной лодки 677 пр. «Лада». Здесь возникли проблемы. В институт поступает многочисленная информация по проектированию кораблей и подводных лодок иностранными фирмами. Нам на глаза попала картинка и описание центрального поста датской дизельной ПЛ, проектируемой к постройке. Мы этот материал изучили и считали, что подобный центральный пост необходим нашим ПЛ. Но в эскизном проекте «Лады» этого ничего нет. Для командира лодки вообще нет штатного места. А так как уже началась компьютеризация, в обиход вошёл термин «рабочее место». Вот его-то для командира лодки в проекте и не оказалось. Как в лодках первого, второго и даже третьего поколения, командир должен «шастать» по центральному посту между рабочими местами, а по-флотски, боевыми постами, командира БЧ-5, рулевого, трюмного и других специальностей. Мы в заключении предложили конструкторскому бюро проработать этот вопрос, взяв в качестве примера ЦП датской ДЭПЛ.

В ЦНИИ им. А. Н. Крылова эти предложения возражений не вызвали, хотя Сергей Игоревич, как всегда, с ироничной улыбкой, засомневался в положительном решении этого вопроса проектантом. Так оно и получилось. И Подгорный А. Г., и Арайс И. П. ни в какую не соглашались на переделку ЦП. Так в протоколе согласований этот пункт и значился как спорный.

По возвращении мы с Рэмом Анохиным подвели итоги. Вот она, плеяда подводных лодок четвёртого поколения. Их всего пять. Пятым был 885 пр. шифр «Ясень». Технический проект на него утвержден коллегией Минсудпрома ещё в 1988 году. А занимался им ещё Ленинградский филиал. Я с удовлетворением увидел в документах на ТП «Ясеня» подпись Владика Дружинина. Мы с ним учились в одном классе училища, а после выпуска попали служить на одну лодку — КПЛ «С-104». Потом он ушёл с вновь построенной ПЛ «С-150» на ТОФ. Там и служил до увольнения в запас с должности начальника штаба дивизии атомных ПЛ.

А теперь вот пересеклись в ЦНИИ «Курс». На 885 пр. была впервые реализована идея универсализации всего оружия. Она имеет восемь вертикально расположенных шахт, из которых можно стрелять крылатыми противокорабельными ракетами «Оникс», по береговым целям — ракетами «Калибр», или по подводным лодкам — ракето-торпедами «Водопад». Причём, их

можно брать в любой комбинации. Лодка несёт 40 торпед. Скорость подводного хода 30 узлов, предельная глубина погружения 600 метров. Всё вроде бы неплохо, но по уровню шумности она уступала «Си-Вулфу». Начало серийного производства на СМП планировалось в 1994 году.

11.2. РАБОТА НА СФ ПО ИЗУЧЕНИЮ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ЭКИПАЖЕЙ КОРАБЛЕЙ 3-ГО ПОКОЛЕНИЯ. ГИБЕЛЬ «К-278»

Теперь мы Рэмом Анохиным уже старшие научные сотрудники, у нас выкристаллизовалась идея: неплохо бы посетить СФ. Выяснить у личного состава кораблей третьего поколения мнение о качестве и желательных изменениях в конструкции и вооружении кораблей четвертого поколения.

Обратились с этой идеей к директору ЦНИИ «Курс», которым к этому времени стал Юрий Иванович Бородин. Он всецело поддержал нас. И мы, два контр-адмирала запаса, двинулись на Северный флот. Меня еще хорошо помнили на флоте, да и задача наша была принята если не с энтузиазмом, то с полным пониманием и одобрением. В первую очередь мы направились в мою родную флотилию в Западной Лице. Начальником штаба флотилии был контр-адмирал Решетов В. К., мой бывший штурман на «С-348». Нам интересно было попасть в дивизию лодок 949А пр., так как «Меркурий» шёл на их замену в дальнейшем.

В штаб дивизии нас привёл заместитель ее командира капитан 1 ранга Миша Кузнецов, служивший в свое время на нашей дивизии ещё лейтенантом. Я его хорошо знал, а уж он меня тем более. При входе в штаб двух контр-адмиралов нам отдал рапорт дежурный по дивизии капитан 3 ранга Дима Чернов, сын моего сослуживца и друга вице-адмирала Чернова Е. Д.

Я Диму знал ещё со дня рождения. Миша Кузнецов говорит: «Вот, готовый командир лодки 949 пр.». Я в ответ: «Так в чём же дело?»

Это всё предвещало плодотворную работу по нашей теме. Миша Кузнецов, уяснив, зачем мы приехали, тут же стал подыс-

кивать нам соответствующих собеседников. Как правило, все офицеры с АПЛ 949А пр., с которыми мы беседовали, основные претензии имели по части оборудования ЦП или ГКП, как уже было принято говорить в то время на флоте.

Примерно в 12.00 вбегает Кузнецов М. Ю. и сообщает, что горит АПЛ «К-278» «Плавник», самая глубоководная лодка в мире. Она выполняла задачи боевой службы и сейчас находится в надводном положении в северо-восточной части Норвежского моря. При показе этого места на карте я сразу же вспомнил аварию приблизительно в этом же районе АПЛ «К-387» в 1976 году, когда мне пришлось участвовать в мероприятиях по оказанию ей помощи. Но обстановка пока не критическая. Я позвонил контр-адмиралу Решетову В. К. Он подтвердил, что на лодке пожар, но по докладу командира обстановка не критическая. Это же подтверждает бывший в то время первым заместителем ГК ВМФ Адмирал Флота Капитанец И. М. в своей фундаментальной работе «На службе океанскому флоту». И мы не особенно волновались. С «К-387» всё окончилось же благополучно, даже могла своим ходом вернуться в базу. Даже в 16.45 был получен доклад командира аварийной лодки о нормальной обстановке на корабле. Поэтому гибель ее в 17.08 была полной неожиданностью. Помню, вбегает Миша Кузнецов и растерянно сообщает: «Все, лодка утонула!» Мы остолбенели, потом быстренько собрали свои вещички и вернулись в Североморск, чтобы не путаться под ногами и так измученных происшествием начальников всех рангов.

О ходе аварии и причинах гибели «Плавника» написано много и подробно. Неприятно одно — разгорелась какая-то непонятная борьба между двумя группами флотских и судостроительных начальников.

Одна группа обвиняет во всем проектантов, судостроителей, офицеров, принимавших лодку от промышленности и даже участвовавших в опытной ее эксплуатации, как защищающих свои личные интересы и амбиции. Но отрицательных моментов в подготовке второго экипажа и его действиях при борьбе с аварией старается не касаться.

Вторая группа говорит о больших недостатках в подготовке экипажа и его действиях при борьбе за живучесть корабля. Но не отрицая при этом конструктивные недостатки проекта. Полемика дошла до неприличных личностных обвинений в нечестности.

Даже нам с Рэмом досталось на орехи. На очередной круглый стол по проблеме гибели лодки, затеянный газетой «Комсомольская правда», директор нашего института направил меня и Анохина, так как там присутствовал заместитель нашего Министра, курирующий наш институт. Нас тут же зачислили в противники одной из сторон, объявив предателями, изменниками и т. п.

Лишь личное объяснение с начальником ОУ ГШ ВМФ вице-адмиралом Захарыным поставило всё на свои места. Выслушав меня, он сказал: «А, ну тогда другое дело!» Но это, так сказать, приватно. А слух-то пошёл, особенно на СФ. И нам пришлось пережить несколько неприятных моментов. Так и этого мало! Другая сторона тоже нас понесла по кочкам как изменников и предателей уже их дела. И смех, и грех, хоть стой, хоть падай!

Моё твердое убеждение — подводные лодки любых типов и проектов не должны в мирное время загораться и получать пожары по непонятным причинам. И вина тут промышленности и проектантов неоспорима. Но и к подготовке и действиям экипажа возникает немало вопросов и претензий. Не касаясь хода аварии и действий при этом членов экипажа, один вопрос не дает мне покоя. Почему «К-278», единственная из всех наших проектов имевшая два спасательных плотика, могущих вместить все 64 члена её экипажа, не воспользовалась этой возможностью? Вопрос о спасательных плотиках и методах их использования как-то ускользает из поля зрения. А ведь в соответствии с инструкцией, эти плотики, находящиеся в специальных контейнерах в верхней части ограждения рубки и имеющие кремальерное устройство их использования, требовали всего 15 секунд (на отдраивание кремальеры) для спуска их на воду. У меня есть свое мнение по этому вопросу, но высказывать его не буду, дабы опять не возбуждать оппонентов.

В апреле 1990 года я был командирован от ЦНИИ «Курс» в ВМА для согласования некоторых вопросов. Заместитель начальника академии вице-адмирал Чернов Е. Д., член комиссии ВМФ по расследованию причин гибели «К-278» в секции начальника ГТУ ВМФ адмирала Зайцева В. В., дал мне прочитать объяснительные записки уцелевших членов экипажа погибшей ПЛ. А также рассказал о беседах с некоторыми из них. После их прочтения и того, что услышал из уст Евгения Дмитриевича, я полностью согласен с мнением адмирала флота Капитанца И. М., что «...экипажу не хватило знаний и отработанных навыков в борьбе с аварией и

отлаженного взаимодействия ГКП с аварийными отсеками и со всем экипажем». Точно такой же вывод сделала комиссия СФ по расследованию аварии АПЛ «К-387» в 1976 году в Норвежском море. Я об этом подробно рассказывал в главе «Заместитель командира 3-й ДиПЛ».

Вернувшись в Североморск, мы отправились на корабли эскадры и дивизии противолодочных кораблей. Побеседовали с командирами эсминцев 956 пр., БПК 1155 пр., которые изложили свои взгляды на оборудование ГКП своих кораблей и, наконец, добрались до ТАКР «Калинин». Там и командир, и старпом показали свой ГКП, который произвёл на нас очень нехорошее впечатление. Они доходчиво рассказали нам, как они понимают организацию ГКП крейсера. Толково нарисовали схему такого ГКП с желаемым расположением боевых постов, планшетов БИП, ПВО и т.д. Мы эту схему и пояснительную записку к ней забрали и бережно хранили.

Примерно через неделю, когда страсти немного поутихли, мы вместе с командующим 1-й ФлПЛ вице-адмиралом Ерофеевым О. А. вернулись в Западную Лицу. В штабе дивизии с нами беседовал помощник командира АПЛ 949А пр. капитан 3 ранга Милованов, сын замкомдива в Гремихе, которого я там встретил в 1975 году. Очень грамотный, хорошо разбирающийся в вопросах автоматизации и компьютеризации офицер. Всё это, видимо, шло от начальника штаба дивизии капитана 1 ранга Кулакова С. В. Милованов также начертил схему ГКП АПЛ с расположением всех рабочих мест его расчёта.

Закончив работу, мы вернулись в Москву и доложили директору все добытые материалы. Он был очень доволен и приказал взять их за основу при дальнейшей работе с поступающими из соответствующих КБ проектами подводных лодок и надводных кораблей.

11.3. ЭКСПЕРТИЗА ТЕХНИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ. КОМПЛЕКС САМООБОРОНЫ ПЛ

В начале 1990 года мы закончили работу над обликом атомной подводной лодки 633 пр. «Нельма». Она получилась неболь-

шой и по водоизмещению, и по габаритам. Должна была иметь новый гидроакустический комплекс «Ли́ра», новый комплекс СОКС, новые РЛС и комплекс связи. ЦКБ «Лазурит» продолжил разработку технического проекта с учётом наших рекомендаций. Тут же, почти в том же порядке, что и в прошлом году, в институт стали поступать технические проекты проектируемых к постройке подводных лодок.

Первым пришел технический проект «Меркурия». За основу был взят первый вариант эскизного проекта. Кроме ракетного комплекса, новыми на нем были: ГАК «Иртыш-Амфора», РЛС, средства связи и радиоразведки, буксируемые гидроакустические антенны и антенны связи. Устанавливалась новая система СОКС. Главное же — уровень шумности и собственных гидроакустических помех планировался не выше уровня на АПЛ «Сивулф». Работы по экспертизе технического проекта были завершены в месячный срок. Наши возражения касались только ГКП корабля.

При согласовании в «Рубине» они вызвали большие споры и попали в протокол, как несогласованные. При утверждении проекта на Коллегии Минсудпрома этот вопрос так и не был решён. Технический проект был утвержден с ГКП, предложенным ЦКБ МТ «Рубин». Атомная подводная лодка проекта 881 должна была пойти в серию на СМП, начиная с 1996 года. Таким же порядком проходила экспертиза, согласование и утверждение проекта РПК СН 955 пр. «Борей». За основу был взят также первый вариант эскизного проекта. На лодке должен быть установлен ракетный комплекс Д-19УТТХ, разрабатываемый конструкторским коллективом Макеева. В серию она должна была пойти также в 1996 году.

Третьим пришёл технический проект дизельной подводной лодки 677 пр. «Лада». Лодку предлагалось вооружить не только торпедами, но и крылатыми противокорабельными ракетами, выпускаемыми из торпедных аппаратов. В серию лодку предлагалось запускать с 1994 года, а с 1997—98 годов переводить с аккумуляторных батарей и дизеля на движение под электрохимическими генераторами (ЭХГ), или, как их ещё называли, топливными элементами. Это энергетическое средство — ЭХГ — уже испытывалось на одной из лодок 877 пр. Лодка с ЭХГ — очередной рывок в развитии быстроходных подводных лодок с неатомными



Ветераны ЦНИИ «Курс»

двигателями. Электрооборудование — главный электродвигатель совершенно новой конструкции — поставляло Ленинградское НПО «Электросила». Подводная лодка по своим ТТД и боевой эффективности превосходила все имеющиеся и перспективные дизельные подводные лодки иностранных государств, в том числе и 212 типа из ФРГ. Спор опять разгорелся из-за ГКП. На Коллегии Минсудпрома спор был решён в нашу пользу. Но как это обернётся в действительности, нам пока было неизвестно.

Институт активно работал в области комплексирования оружия и РЭВ. Для подводных лодок одним из важнейших направлений была разработка комплексов самообороны, которая велась в рамках НИР «Ласта». Если с комплексом самообороны в дальней зоне все было более или менее ясно: разрабатывались противоторпеды, приборы отведения самонаводящихся торпед и т. д., то с комплексом ближней зоны (КБО) все обстояло значительно сложнее. Разрабатывались системы КБО с необычными средствами типа «Еж» и т. д. Но всё осложнял вопрос времени. Основную опасность в ближней зоне представляли авиационные самонаводя-

щиеся торпеды. Командиру лодки, с обнаружением идущей авиационной торпеды, для принятия решения оставалось две-три и менее минуты. Человеческие органы чувств и мышления с такими ограничениями по времени уже не справлялись.

Значит, оставался один путь — автоматизации процесса. В эту сложную работу вдруг вмешался коммерческий интерес. Все вопросы, связанные с торпедным и противолодочным оружием, в системе Минсудпрома решало НПО «Морфизприбор».

И вдруг к заказчику выходит какая-то неизвестная организация, то ли фирма, то ли еще что-то, и предлагает решить проблемы НИР «Ласта» в значительно более короткие сроки и дешевле. Как известно, у коммерсантов проблем с рекламой своей работы нет — у них и специалистов достаточно с хорошо подвешенным языком, и уговаривать они умеют лучше всех. Нависла опасность передачи темы «Ласта» этой организации.

В 1991 году директор института послал меня на совещание в «Морфизприбор», чтобы объяснить, как надо действовать в таких условиях. Доводы, что «только мы это делали раньше и делаем сейчас, никто лучше нас в этом деле не разбирается», уже не действуют. Надо доказывать свое преимущество. С цифрами и фактами в руках убеждать, что наши приборы и разработки лучше. На совещании, где я присутствовал, обсуждались проблемы создания различных приборов помех и чуть-чуть говорилось о возможности потери темы «Ласта». Я привёл руководителям НПО все доводы Ю. И. Бородина, даже зачитал примерный текст их выступления в свою защиту. Они слушали, правда, внимательно, кивали в знак согласия головами. Но когда пришёл от них документ с доводами в защиту темы «Ласта» в свою пользу, то там опять все было, как и раньше. В итоге, в конце 1991 года тема «Ласта» была передана этой коммерческой организации.

Второй стороной защиты подводных лодок от противолодочной авиации являлось создание зенитно-ракетного комплекса, действующего из-под воды. В этом преуспел известный конструктор зенитно-ракетного оружия С. Непобедимый. Он частенько бывал у нас в институте, и я с ним обсуждал возможности решения этой проблемы. И он действительно разработал технический проект зенитно-ракетного комплекса, способного действовать с глубины 40 метров. И даже нашёл и испытал необходимые способы целеуказания с этой глубины. Интересно, что пока мы изобретали этот

комплекс, в секретных информационных источниках ВМС США появилось требование создать средства доставки противолодочных торпед на дистанцию 2—3 км от самолёта до возможного места подводной лодки.

В конце 1991 года в институт поступил технический проект ракетного комплекса для «Меркурия». Это были ракеты совершенно новой конструкции, которые не могли быть сбиты средствами ПВО того времени. Да и сейчас я не знаю таких средств ПВО. При этом, сам же комплекс обеспечивал себя целеуказанием.

11.4. НИР «РОСЯНКА»

Помимо подводных лодок наш отдел выполнял ряд научно-исследовательских работ по различным темам. Интереснейшая работа проводилась по теме «Росянка» под руководством начальника отдела Дмитрия Степановича Жилкина. Меня она заинтересовала, хотя я не участвовал в её разработке.

Смысл этой НИР заключался в следующем. До настоящего времени каждое конструкторское направление при разработке оружия ли, радиоэлектронного вооружения, средств связи и т. д. пользовалось преимущественно своими наработками. Заказало, например, УРАВ ВМФ какому-либо НПО артиллерийскую установку калибра 130 мм для эсминца. НПО поставит на корабль полностью готовую артиллерийскую установку и все сопутствующие ей приборы и устройства вплоть до обычных электровыключателей, но, как правило, собственной конструкции. Через какое-то время орудие меняется на более усовершенствованное. Но вспомогательное оборудование изменится очень незначительно, что ускоряет и удешевляет производство. И поступают так все вооруженческие, радиоэлектронные и другие поставщики оружия и РЭВ на флот. До какого-то времени это не очень беспокоило флотских товарищей, хотя и были неудобства, так как каждому требовалось наличие своего ЗИП (запасного имущества). А это, в свою очередь, требовало дополнительных помещений для его хранения. Но вот наступила эра электроники, автоматизации и ком-

плексности. Пошли в ход БИУСы и боевые контура. И здесь встала во весь рост проблема сопряжения и состыкования между собой всех поставляемых на корабль систем. Порой устройства согласования и сопряжения по объему и стоимости стали выходить на уровень самих систем.

Первыми решением этой проблемы занялись специалисты ВМС США. В итоге проведенных научно-исследовательских работ и зародилась у них идея создания системы «Иджис», которую они и воплотили в жизнь в начале 1990-х годов на крейсерах типа «Тикондерога», затем и на эсминцах типа «Орли-Берк». А далее стали её развивать и совершенствовать.

В нашем ВМФ также озаботились этой проблемой. НИР «Росянка» и была призвана для её решения. Надо сказать, что Дмитрий Степанович Жилкин и его группа работали инициативно и в довольно быстром темпе. Уже к началу 1991 года они выработали необходимые предложения.

Вышли с ними в НИИ ВМФ и получили положительные, порой восторженные отклики. Действительно, проблема оказалась не столь уж и сложной. Оказалось, что можно ограничиться небольшим количеством стандартных устройств (12 или 14, не помню уж точно), «начинка» которых стандартизирована. На их основе можно создавать рабочие места всем конструкторским бюро оружия, радиоэлектроники, связи и т. д. Это в колоссальной степени облегчало работу кораблестроительных конструкторских бюро. Почти снимается проблема сопряжения — и полный простор для комплексирования всех систем. Не говоря уже о том, что снимается проблема разнокалиберного ЗИПа. Теперь он един для всех систем. Но для внедрения этой системы надо было поработать со многими поставщиками. Например, при обсуждении этой темы с начальником управления связи ВМФ вице-адмиралом Крыловым Михаилом Михайловичем он заявил, что эта проблема его не волнует. Мы, мол, разработаем свою систему связи, выведем вам два кончика — и делайте с ними, что хотите. А то, что для согласования этих его двух «концов» со всеми системами на корабле придется создавать системы сопряжения, порой огромных размеров и стоимости, его не волнует.

Я это все излагаю довольно упрощенно, схематично. Проблема, конечно, очень сложная, поэтому НИР и шла более двух лет. Но решать эту проблему было необходимо, и довольно срочно, чтобы

не отстать от «забугорников». Главной проблемой стало — кто должен всем этим «ансамблем» управлять, координировать, порой заставляя ее внедрять в производство и, главное, контролировать? Проще говоря, кто должен быть головным? И вот здесь все и застопорилось. Я уже касался проблемы головных предприятий в разделе группы при Севморпути. Там я говорил, что столкнулся с этой проблемой в ЦНИИ «Курс».

Вот теперь в деталях и описываю, как она решалась на уровне ВМФ — Минсудпрома. Я читал отзывы на НИР «Росянка» руководителей наших головных НИИ. Начальник 24-го НИИ ВМФ контр-адмирал Искандеров М. Д., которого я прекрасно знал по совместной службе в штабе СФ: «Прекрасная работа, необходимая нашему флоту. Мы полностью поддерживаем Ваши предложения. Но головным предприятием, по нашему мнению, должен быть 1-й НИИ ВМФ». Начальник 1-го НИИ ВМФ контр-адмирал-инженер Будаев М. М., которого я тоже прекрасно знал еще по Западной Лице: «Полностью согласны с выводами НИР «Росянка». ВМФ остро нуждается в реализации ее предложений. Но головным, по нашему мнению, должен быть 24-й НИИ ВМФ». И всё, ни туды, ни сюды.

По нашим прикидкам, головным все-таки более подходило быть Радиотехническому управлению ВМФ. Но они даже слышать об этом не желали. И такая волынка продолжалась до 1992 года.

В апреле Дмитрий Степанович, зная, что я хорошо знаком с вновь назначенным первым заместителем ГК ВМФ адмиралом Ф. Громовым, попросил меня обратиться к нему для разрешения проблемы «головника» по теме «Росянка».

Я согласился, поехал с документами по «Росянке» на приём к Ф. Громову. Он принял меня очень хорошо, внимательно выслушал и попросил оставить ему эти документы для подробного ознакомления. Я взял и оставил. Как известно, 1992 год был для ВМФ очень тяжёлым, особенно в вопросе о Черноморском флоте, чем, собственно говоря, и занимался адмирал Ф. Громов. Не знаю, смотрел ли он оставленные мной документы. Но когда в конце 1992 года он был назначен Главнокомандующим ВМФ, забыв, видимо, о моей просьбе не показывать никому эти документы, предложил начальнику РТУ рассмотреть их и принять окончательное решение. Это было равносильно показу быку красной

тряпки. Раздался истошный вопль, как и кто посмел столь секретные документы оставить в сейфе начальника без ведома РТУ?

Я, плюнув на все предосторожности, помчался в ГШ ВМФ. В приёмной адмирала Ф. Громова упрямился вернуть мне эти «секреты», тем более, что они там находились не совсем легально. Получив их, рванул в свой «Курс», сдал всё в секретную часть. Теперь всё по Софрону Ложкину из кинофильма «Дело пёстрых»: «Вещичек нет, улик нет, кражи не совершал!». Никаких документов никто никуда не возил. Но вопрос с НИР «Росянка» так и остался нерешённым до наших дней.

11.5. ПРЕКРАЩЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ. ПРОБЛЕМА РЕМОНТА РПК СН И НАШ «ТРЁХЛИСТНИК»

В 1991 году институт получил материалы по атомной подводной лодке пятого поколения (шифр «Барракуда») с предметным указанием её возможностей и перечислением разрабатываемых систем оружия и РЭВ. Новые БИУС, навигационная система и т. д. Срок разработки технического проекта — 2000 год. Вот как далеко заглядывала наша научная и конструкторская мысль.

Но тут грянул 1992 и последующие годы. И все наши разработки, планы и т. д. канули в Лету. Прекратилось финансирование создания не только новых систем, но прекратили нормальное финансирование планового ремонта кораблей и подводных лодок. А что это значит? Это значит, что корабль или подводная лодка, которым предусмотрен через 4 или 5 лет (в зависимости от проекта) текущий ремонт, через 10—12 лет средний ремонт, не получает никакого. Что из этого получается, образно описал Алексей Мальцев, директор СРЗ-35, в беседе с зам. главного редактора газеты «Завтра» В. Шурыгиным.

Он сказал буквально следующее: «Такой корабль — это та же самая машина, которая эксплуатируется за предельными сроками эксплуатации двигателя, ходовой и электрической систем. И вместо ремонта срок эксплуатации этой машины постоянно продлевают и лишь пытаются удержать её в этих сроках работоспособ-

ной». Что из этого получается, известно каждому автомобилисту, даже любителю. Корабли начали раньше времени выходить из строя. Вышедшие из строя ещё некоторое время пытаются поддерживать хотя бы на плаву. А далее идёт списывание корабля в АФИ. Так, из 25 эсминцев 956 пр. к 2000 году в строю осталось только 10. На ТОФ списали в АФИ ЭМ 956 пр. через 10 лет после постройки, хотя нормальный срок их службы — 25 лет. Также преждевременно списаны и проданы два тяжёлых авианесущих крейсера «Минск» и «Новороссийск», ТАКР «Фрунзе». И не счесть подводных лодок, как дизельных, так и атомных, надводных кораблей различных типов и назначений. К сегодняшнему дню ВМФ России является лишь тенью Океанского ВМФ Советского Союза.

Ну а многочисленные КБ и НИИ вынуждены были заняться выживанием.

К примеру, в начале девяностых Ю. И. Бородин командировал меня, от имени остатков Минсудпрома, в теперь уже Нижний Новгород в ЦКБ «Лазурит», который заключил договор с южнокорейской фирмой «Daewoo» на предмет обучения её персонала подводному судостроению. Эта фирма известна своей, если можно так выразиться, всеядностью. Она строит всё — приборы, автомобили, фрегаты по лицензии ФРГ. И вот ей захотелось заняться строительством дизельных подводных лодок. Такие подводные лодки могли строить ФРГ, Швеция, Франция, Италия, Норвегия, Дания, Голландия, Япония, Австралия, Китай, ну и, конечно, мы, Россия. Но никто из этих стран даже разговаривать не стал о передаче технологии строительства подводных лодок.

Тогда они обратились к России, конкретно, к ЦКБ «Лазурит» и предложили то ли за 60, то ли за 80 тысяч долларов провести в течение полугода обучение специалистов фирмы методам подводного судостроения. Как мне рассказывал руководитель ЦКБ, они говорили руководителям фирмы, что за полгода вы ничему не научитесь. Для этого надо минимум года два, а то и три. Но те считали, что справятся. А нам что? Деньги платят, и ладно. Побывав в «Лазурите», доложил Ю. И. Бородину об увиденном. Никаких секретов там не выдается.

Тем дело и закончилось. Но, как видим, фирма «Daewoo» подводных лодок до сих пор не строит.

В институте тоже произошли организационные изменения. Борис Моисеевич Крыжановский уволился — надо прокормить



Мои внуки

семью. Жилкин Д. С. ушёл на пенсию. Отдел возглавил Козорезов Михаил Алексеевич. Его заместитель — Ефременко Владимир Гаврилович, капитан 1 ранга в отставке, бывший заместитель начальника 3-го отдела ОУ ГШ ВМФ. У нас с ним с самого начала моей работы в институте установились дружеские отношения, а теперь я перешёл к нему в подчинение. Комнату мы занимали на первом этаже главного здания. Нас в ней теперь трое. Третий — Юрий Михайлович Унковский, бывший работник Минсудпрома.

Во второй половине 1990-х годов возникла угроза лишения России Морской составляющей стратегических ядерных сил (МСЯС). В начале 1997 года к нам обратился директор ГМП «Звёздочка» Калистратов Николай Яковлевич. «Звёздочка» занималась ремонтом наших атомных подводных ракетноносцев. Она же занималась и их утилизацией после списания. Но средств на ремонт не хватало.

Тогда завод подрядился ремонтировать индийские подводные лодки нашей постройки (641 и 877 пр.). Индусы пару лет пытались сами наладить их ремонт. Не получилось. Тогда они переоборудовали гражданское судно под перевозку подводных лодок и привезли одну свою ПЛ в Северодвинск, на «Звёздочку». Она была в

рекордные сроки отремонтирована, и теперь ожидалось поступление следующей. Часть средств, полученных за ремонт индийской лодки, позволила покрыть расходы на ремонт нашей ракетной лодки. Слухи о возможности заработать на ремонте лодок Индии сразу разнеслись по судоремонтным предприятиям России. Николай Яковлевич забеспокоился и обратился к нам с просьбой помочь ему доказать необходимость сохранения в строю РПК СН 667БДРМ пр., осуществляя их ремонт на ГМП «Звёздочка», используя для этого средства, получаемые за счёт ремонта индийских лодок.

За это дело взялись мы с Володей Ефременко. Используя данные ГМП «Звёздочка» и данные ранее составленного план-графика состояния и перспектив содержания в строю имеющихся РПК СН и планируемых к постройке 955 пр. «Борей», мы на трёх стандартных листочках подготовили график поддержания в строю РПК СН 667БДРМ пр. при использовании средств от ремонта индийских лодок. Здесь же график изменения количества ракет и количества боеголовок МСЯС в соответствии с договором о СНП.

На графике ясно видно, что при удержании в строю шести 667БДРМ, из них одна в ремонте, мы кое-как выдерживаем эти нормы. Если же не соблюдать график, то мы потеряем всю морскую составляющую. Эти три стандартных листка с соответствующими цветными графиками, соединенные в гармошку, так называемый «трёхлистник», мы передали Николаю Яковлевичу.

В конце 1997 года в Северодвинске на ГМП «Звёздочка» по указанию ГК ВМФ адмирала Куроедова В. И. проводилось совещание на тему: «Оценка и выбор оптимальных видов ремонта подводных лодок с целью снижения сроков и стоимости. Размещение заказов на конкурсной основе». К участию привлекались руководители и ведущие специалисты МО и ВМФ, Министерство экономики, ГК «Росвооружение», научные и проектные организации и предприятия промышленности. На совещание от нашего института поехали главный инженер Лев Михайлович Клячко и я. Специалисты ГМП «Звёздочка», увеличив наши графики во всю стену, вывесили их перед участниками совещания. Все очень заинтересовались ими, особенно директора судоремонтных предприятий. В итоге совещания было принято решение в соответствии с предложениями Н. Я. Калистратова.

В ходе совещания Н. Я. Калистратов продемонстрировал нам работу мощного разделочного устройства по утилизации как металлических деталей подводных лодок, так и их кабельных трасс. Этот автомат нам поставили США. Потом мы побывали в цехе ремонта индийских подводных лодок. Нам продемонстрировали, что из себя представляли отдельные детали и механизмы после многолетнего плавания в водах Индийского океана. Некоторые бронзовые детали толщиной в сантиметр-полсантиметра представляли из себя отдельные фрагменты тоньше папиросной бумаги. И все эти детали и механизмы на заводе восстанавливались, так как запчастей вообще не было.

Мы вернулись в Москву удовлетворенные. А наш трёхлистник, оказывается, сыграл спасительную роль в вопросе ремонта наших РПК СН. Николай Яковлевич умудрился представить его Маслюкову и Примакову.

Те удивились несказанно: «Неужели у нас еще сохранились специалисты, способные так доходчиво и просто изложить сложнейшую проблему?» Вопрос тут же был решён как с ремонтом индийских лодок, так и с ремонтом 667 БДРМ. Они до сих пор плавают, а затем ремонтируются на ГМП «Звёздочка». Да и индийские лодки продолжают там же ремонт.

11.6. УТИЛИЗАЦИЯ СПИСАННЫХ АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК. ДЛИТЕЛЬНОЕ ХРАНЕНИЕ ИХ РЕАКТОРНЫХ ОТСЕКОВ

К концу 1990-х годов сложилась непростая ситуация с выведенными из боевого состава ВМФ атомными подводными лодками различных типов и назначений. Для выработки мероприятий по решению этой проблемы где-то в 1997 или 1998 году было организовано совещание представителей промышленности и ВМФ в НИКИЭТ — базовом институте Министерства атомной промышленности. От ЦНИИ «Курс» на это совещание был командирован я. Выведенные из состава ВМФ и подлежащие утилизации атомные лодки в большом количестве (более ста единиц) скопились в базах ВМФ. Военно-Морской Флот вынуж-



Семья старшей дочери, 2003 г.

ден был держать на них экипажи, хотя и в сокращенном составе. Но все равно на корабле оставался командир лодки, несколько офицеров и до двух десятков матросов и старшин. Численный состав ВМФ определяется, исходя из наличия действующих кораблей. Поэтому содержание подлежащих утилизации АПЛ приходится проводить за счет сокращения численности экипажей действующих кораблей. Кроме того, экипажи списанных лодок теряют свою квалификацию, годами не выходя в море. И право было командование ВМФ, когда заявляло, что Военно-Морской Флот России не предназначен для содержания списанных на слом АПЛ.



Семья младшей дочери, 1996 г.

Правительство России согласилось с доводами ВМФ. Было издано постановление о передаче всех АПЛ, подлежащих утилизации, предприятиям судостроительной промышленности. Ответственность за эту передачу и утилизацию АПЛ возлагалась на Минатом. Вот почему совещание проводилось в НИКИЭТ (Научно-исследовательский комплексный институт энергетических технологий). Но судостроительные предприятия выдвинули свои претензии. На заводах нет экипажей подводных лодок с соответствующими командирами. Использовать же рабочих заводов как членов экипажей лодок не представляется возможным. Таким образом, решение проблемы повисло в воздухе.

Вторым вопросом, который надлежало решить, — содержание реакторных отсеков утилизированных АПЛ.

На момент проведения совещания утилизация проводилась следующим образом. После выгрузки атомного топлива нос и корма лодки отрезались и утилизировались. Реакторный отсек с прилегающими к нему двумя отсеками переводились в губу Сайда (в Кольском заливе) и ставились на временное хранение. Два смежных отсека обеспечивали плавучесть реакторного. Но это временная мера.

При длительном хранении в таком виде из-за коррозии металла в морской воде отсеки могли потерять плавучесть. А это вело к экологической катастрофе. Ведь таких отсеков скапливалось десятки. Необходимо было решать вопрос о длительном их хранении. В США эту проблему решили просто. В районе пустыни Невада, где не ожидалось выпадения никаких осадков, оборудовали соответствующее хранилище. Оно представляет собой обширную площадку под открытым небом, на которой и размещаются подготовленные к длительному хранению реакторные отсеки утилизированных лодок. К сожалению, в России таких пустынь нет. И здесь нам на помощь пришла природа. В районе той же губы Сайда была обнаружена горизонтально расположенная гранитная плита большого размера по площади. При ее обследовании не было обнаружено ни одной трещины, что позволяло расположить на ней реакторные отсеки всех имеющихся в России АПЛ. Но для размещения реакторных отсеков от уреза воды к этой плите необходимо было проложить соответствующие устройства, позволяющие перевозить отсеки к месту установки их на длительное хранение. Длина этого слипа или эстакады была в пределах одного—двух километров. На все это оборудование требовался миллион долларов. А его-то в бюджете ВМФ и Минатома не было. Совещание приняло обращение к правительству России о выделении этой суммы. Насколько я знаю, необходимые средства были найдены где-то в середине нулевых годов. Во всяком случае, на сегодняшний день проблема длительного хранения реакторных отсеков решена.

На этом же совещании были приняты рекомендации по способам транспортировки списанных АПЛ из пунктов их нахождения на заводы для утилизации. На основании этих рекомендаций были разработаны инструкции, в работе над которыми прини-

мал участие и ЦНИИ «Курс», а конкретно — я и Володя Ефременко. В этих инструкциях четко было определено, что АПЛ первого поколения, то есть 627А и 675 проектов, перевести морем можно только в доке. В противном случае велика вероятность их гибели. Но инструкция инструкцией, а на практике ее не очень соблюдали. Так, все АПЛ 627А проекта из Гремихи на завод «Нерпа» в г. Оленья переводились методом буксировки. В итоге, последняя АПЛ «К-159» затонула на подходе к Кольскому заливу. А так как переводимые АПЛ использовались офицерами Гремихи как транспортное средство, на «К-159» вместе с тремя членами экипажа погибли несколько офицеров со своим домашним скарбом, перевозимым к новому месту жительства. Поплатился за это нарушение тогдашний Командующий Северным флотом.

На этом совещании мне запомнился один эпизод. Начальник Главного технического управления ВМФ в соответствии с взаимным соглашением и договоренностью посещал различные судостроительные предприятия США. Он стремился посмотреть, как утилизируются их АПЛ. В ходе посещений принимающая сторона всячески этого избегала. Но на одном из предприятий, по недомотру его руководителя, он попал-таки на площадку, где множество рабочих вручную разрезали корпус АПЛ. Сразу же задал вопрос: «А почему вы не используете автоматы по разделке корпусов? Они же у вас производятся». И получил ответ: «А куда мы рабочих денем? Нам забастовки не нужны!» Вот такая двойная мораль у наших заклятых «партнеров». Русским — автоматы для разделки списанных АПЛ. Я описывал работу такого автомата на ГМП «Звездочка» в Северодвинске. А себе — пусть ручная работа, но зато сохраняются рабочие места.

Эти самые «лихие» 1990-е годы коснулись и нашей семьи. Сначала 3 марта 1997 года мы были осчастливлены нашей старшей дочерью Иришей появлением второй внученьки Иришунечки. И так, у нас две внучки и три внука! Чем не жизнь? Но прошло немногим более года, и нас постигло большое горе — 14 августа 1998 года, через две недели после ее двадцатилетия, погибла наша любимая внученька Анечка! Студентка «Плехановки», в расцвете сил — и вот ее нет! Тяжелейшая трагедия нашей семьи! А для нас с Римулей — незаживающая рана и душевная боль... Будь проклят Ельцин и его камарилья!

11.7. ВОПРОС СООТНОШЕНИЯ ТРИАДЫ СЯС

Завершая разговор о судьбе атомных подводных лодок, хочу коснуться одной проблемы, которая вызывает, порой, бурные дискуссии. Это проблема соотношения трех компонент стратегических ядерных сил. На сегодняшний день при всем многообразии взглядов и мнений в вопросе обеспечения национальной безопасности государства остается бесспорным тот факт, что фундаментом оборонной мощи и национальной безопасности США и России являются стратегические ядерные силы (СЯС). Они же — основополагающий фактор сохранения Россией статуса великой державы. И поэтому основная ответственность за сохранение стратегической стабильности в мире еще длительное время будет лежать на США и России. В обеих странах СЯС структурно представляют триаду трех компонент: наземную, морскую и авиационную.

В США приоритет в развитии стратегических сил (по принятой у них терминологии — стратегических наступательных вооружений — СНВ) однозначно отдан морской компоненте, как обладающей наибольшей вероятностью выживания и наилучшими показателями критерия «стоимость-эффективность». Эти показатели имеют под собой обоснованную почву.

В начале девяностых годов Конгресс США профинансировал проведение 18 НИР для выяснения наиболее эффективной компоненты СЯС по критерию «стоимость-эффективность». В середине 1990-х годов на слушаниях в сенате США по итогам этих НИР министр обороны заявил, что по данному критерию резко выделяется морская компонента. Неудивительно, что сухопутная компонента СНВ постоянно сокращается. Этому способствует также уверенность общественного мнения страны в том, что ракеты на собственной территории однозначно являются целями первого удара, а проживающее вокруг них население — заложником.

В нашей стране до 90-х годов XX столетия приоритет отдавался наземной компоненте — ракетным войскам стратегического назначения, РВСН. Положение дел и перспективы развития СЯС России определены реализацией договора СНВ-2, согласно которому каждая договаривающаяся сторона может иметь не более

3000—5000 боезарядов, из них не более 50 % (1750 ед.) боеголовок на РПК СН. Из боевого состава должны быть выведены межконтинентальные ракеты наземного базирования с разделяющимися головными частями (РГЧ), то есть, основу наземной группировки СЯС должен составить ракетный комплекс «Тополь-М» с моноблочной головной частью. Дальнейшим развитием этой тенденции явился Договор о стратегических наступательных потенциалах России и США (СНП), в соответствии с которым предусмотрено количественное равенство каждой стороны в пределах 2700—2200 боезарядов.

Такое развитие событий вызвало бурную дискуссию, в том числе и в СМИ, о приоритетах развития морской и наземной компонент СЯС. В ней преобладающую роль играют сторонники РВСН. При этом научно обоснованных доводов, тем более результатов каких-либо НИР, не приводится. Хотелось бы высказать свою точку зрения на эту проблему.

К моменту вывода ракетных комплексов РВСН советского производства из боевого состава ввиду технического и морального устаревания на вооружении должно находиться, по крайней мере, 1000—1100 ракетных комплексов «Тополь-М», столько же боезарядов могут нести РПК СН, представляющие морскую компоненту. Рассмотрим возможности такого развития СЯС России только с точки зрения критерия «стоимость-эффективность».

РПК 955 пр. «Юрий Долгорукий» имеет на вооружении 12 БРПЛ с 10 боезарядами каждый. Значит, при вводе в боевой состав ВМФ одной лодки этого проекта МСЯС получает 120 боезарядов. Для упрощения расчетов считаем, что экипаж РПК СН составляет 100 человек (хотя, может быть и меньше), в том числе 60 офицеров и 40 человек специалистов (контрактников или срочнотружеников). Из них командир лодки и два его старших помощника — в звании капитан 1 ранга.

В РВСН по числу боеголовок одному РПК СН эквивалентно 120 ракетных комплексов «Тополь-М». Расчет каждого комплекса считаем 10 человек, из них 1 офицер. Значит, всего необходимо 1200 человек, из них 120 офицеров. Но ракетные комплексы не могут существовать сами по себе. Организационно они сводятся в полки, дивизии, армии РВСН. Сводим в полк 10 комплексов «Тополь-М» (хотя их может быть 8 и даже 6). Тогда из 120 комплексов получаем 12 полков РВСН. Каждый полк должен иметь

командира (в звании полковника) и штаб (для упрощения расчетов берем 10 человек офицеров). Следовательно, к имеющимся 1200 человекам л. с. прибавляем 120 офицеров, из них 12 полковников. 3—4 полка сводятся в дивизию — получаем 3—4 дивизии РВСН. Командир дивизии — генерал-майор, штаб дивизии (15 офицеров, из них не менее двух полковников), то есть, еще прибавляется 45—60 офицеров к тем 1320, из них 3 генерал-майора и 6—8 полковников.

3—4 дивизии составляют армию РВСН. По штатам армию возглавляет генерал-лейтенант. У командарма два заместителя — начальник штаба армии и заместитель командарма. Оба в звании генерал-майора. Штаб армии 15—20 офицеров, из них 4—5 полковников. Подводя итоги, мы видим, что против 60 офицеров в ВМФ (из них 3 полковника и 40 человек личного состава) мы имеем 300—320 офицеров, из них один генерал-лейтенант и 5 генерал-майоров, более 20 полковников и 1080 человек личного состава. Это только относительно 120 боезарядов. Но если выполнять условия указанных выше договоров, то нужно иметь 1000—1200 боезарядов, то есть иметь или 10 РПК СН в ВМФ, или 10 армий РВСН. В ВМФ 10 РПК СН сводятся в две дивизии по 5 атомных ракетных лодок, то есть, к 600 офицерам и 400 человекам личного состава добавляется два командира дивизии в чине контр-адмирала и два штаба дивизии — 30 офицеров, из них 6 капитанов 1 ранга. В итоге имеем 630 офицеров и 400 человек личного состава, из них 2 контр-адмирала и 42 капитана 1 ранга.

10 армий РВСН потребуют 3000—3200 человек офицеров, из них 10 генерал-лейтенантов, 50 генерал-майоров, более 200 полковников и 10800 человек личного состава.

Но к этому необходимо прибавить строительство дорог для «Тополей», необходимой инфраструктуры для 10 армий, располагающихся по всей территории страны. ВМФ в Советское время имел более 40 РПК СН, развитую систему базирования и инфраструктуру для нескольких дивизий и флотилий. Поэтому для двух дивизий РПК СН ничего строить не надо, нужно только поддерживать в рабочем состоянии имеющуюся систему базирования и инфраструктуру.

И в заключение еще один расчёт. Предположим, созданы необходимые группировки СЯС. Но в современном мире посто-

янно ведутся переговорные процессы по количественному ограничению и уменьшению ядерных боезарядов. И вот на высшем уровне принято решение сократить количество боезарядов СЯС на 10—20 %. Что это значит для РВСН? Сокращение одной—двух армий, а это связано с решением проблемы:

- а) увольнения 300—400 человек офицерского состава;
- б) ликвидации полковых (12—24), дивизионных (3—4), армейских (1—2) городков;
- в) уничтожение 120—240 ракетных комплексов «Тополь-М».

Для ВМФ же проблем особых нет. Нужно только уменьшить на каждой боеголовке БРПЛ число боезарядов с 10 до 8.

Таким образом, эти простейшие выкладки наглядно показывают, какая компонента СЯС наиболее выгодна по критерию «стоимость—эффективность».

11.8. ПЕРВЫЙ БОЕВОЙ КОРАБЛЬ РОССИИ. ГЛАВНЫЙ НЕДОСТАТОК НАШЕЙ ВОЕННОЙ ДОКТРИНЫ

Последней моей работой, связанной с военным кораблестроением в ЦНИИ «Курс», была экспертиза технического проекта спроектированного ЦКБ «Алмаз» надводного корабля под названием «корвет» — тоже слизанного с западных названий. В СССР это был бы или МПК, или МРК. Но это первый военный корабль, спроектированный и к настоящему времени построенный и вошедший в боевой состав ВМФ России, то есть, после развала СССР. Я был командирован нашим ЦНИИ в ЦКБ «Алмаз» для ознакомления с проектом этого корабля. Как раз над этим проектом работал один из самых близких мне друзей Хохлов Анатолий Константинович. Капитан 1 ранга в отставке, надводник, заядлый противолодочник. О нём я неоднократно упоминал в этой работе. Так что я получил информацию об этом техническом проекте из первых рук.

В Толиной группе мне объяснили, что корабль в том виде, в котором он сейчас спроектирован, они продавать за границу не будут, да его и покупать никто не будет.

В чём же дело? Заказчик, в лице Главнокомандующего ВМФ России адмирала Феликса Громова, предписал спроектировать корабль как можно дешевле. На ту сумму, которую предложил заказчик, и разработан технический проект. А для продажи за рубеж они планируют начинить его более новым радиоэлектронным вооружением. Вот так проектировался первый российский военный корабль — «как можно дешевле».

Но жизнь всё расставляет по своим местам. К счастью или к несчастью для этого корвета, строительство затянулось. На момент его окончания корвет, получивший название «Стерегущий», был совсем не тот корабль, что проектировался первоначально. Толя им все время восхищался. Строился он с использованием технологии «Стелс» с целью добиться минимальной радиолокационной заметности. Отметка этого корабля на экранах РЛС соответствовала отметке катера. Но это на головном корабле. По словам А. Хохлова, заметность следующих кораблей будет в четыре—шесть раз меньше. Так это или нет, я не могу сказать. Мой лучший друг, к глубокому сожалению, покинул сей мир в январе 2010 года.

Корабль получился действительно хороший. Но вот беда — этот проект планировалось запустить в серийное производство. При серийном производстве качество строящихся кораблей непрерывно улучшается и в вопросах технологии производства, и в вооружении. Опыт эксплуатации предыдущих кораблей выявляет имеющиеся недостатки в этих вопросах, и они своевременно устраняются. Уменьшается стоимость каждого серийного корабля по сравнению с предыдущим в серии. Но с корветами типа «Стерегущий» серийности не получилось. При серийном производстве временные сроки, особенно для кораблей не очень большого водоизмещения, не должны превышать хотя бы год. А у нас третий корабль введен в строй в конце 2013 года. За 13 лет три корабля. Какая же это серийность? Это штучное производство, при котором происходит не удешевление, а удорожание каждого следующего корабля. То же самое можно сказать и о дизельной подводной лодке «Лада».

Чтобы понять основные причины создавшегося положения в военном кораблестроении, да и вообще в развитии Вооружённых Сил России, надо обратиться к основополагающим документам, обосновывающим это развитие.

В ходе моей работы в ЦНИИ «Курс» мне довелось участвовать в обсуждении предложений в разрабатываемые проекты военных доктрин. Одной — при Ельцине Б. Н. Второй — при В. В. Путине. У обеих доктрин один основной недостаток. Нет конкретного вероятного противника. Изобретён в бюрократических недрах термин «виртуальный противник». Но ведь военная доктрина — это не компьютерная игра в виртуальном пространстве.

По моему мнению, политическое руководство любой страны, любого государства определяет цели и задачи развития этого государства. Исходя из этого, определяются союзники, нейтралы и вероятные противники этих целей и задач. Определившись с этим вопросом, политруководство ставит задачи Министру обороны. А он, уже исходя из сложившейся обстановки и с учетом поставленных ему руководством страны задач разрабатывает и осуществляет на практике планы развития своих Вооружённых Сил. Определяет, какие виды вооружений и в каком количестве нужно иметь для выполнения поставленных задач. Докладывает правительству, какие Вооружённые Силы по количеству и качеству ему необходимы. Нужны ли вообще, к примеру, атомные подводные лодки, танки, авиация и т. д. А если конкретного противника нет, а есть «виртуальный», то и Вооружённые Силы могут быть «виртуальные». И в жизни мы получаем «Сердюковщину» и развал этих самых Вооружённых Сил.

Совершенно противоположное положение у наших заклятых «партнеров». Президент США ежегодно разражается «посланием» к своим ВС, где четко определяется — основным противником США является Россия. Так было, по крайней мере, до 2005 года, то есть, в то время, когда нашими Верховными Главнокомандующими утверждались указанные военные доктрины. Наш «виртуальный противник» — это США и НАТО. И они об этом, ни капельки не смущаясь, говорят в руководящих документах своим военачальникам и всем Вооружённым Силам.

У нас все, начиная с лейтенанта и кончая тем же самым Верховным Главнокомандующим, прекрасно понимают, какой противник скрывается под термином «виртуальный». Но говорят об этом только сами военнослужащие. Руководство же страны в официальных документах, даже секретных, конкретного противника не называет. «Виртуальный» и всё.

Заключение

В итоге всего сказанного, по моим сведениям, на сегодняшний день наш ВМФ имеет 17 АПЛ «Барс», 12 АПЛ 949А пр. (типа «Курск»), 6 РПК СН 667БДРМ пр., один модернизированный ТРПК 941 пр. и несколько РПК СН 667БДР и БД пр. Вот и все, что осталось от советского атомного подводного флота. Надеюсь, читатель сам определит:

- что у нас было в Советском Военно-Морском Флоте,
- что могло бы быть к 2000 году,
- что у нас есть в ВМФ сегодня.

Но, как говорится, все течет, все изменяется. И в нашем случае — в лучшую сторону. Сбываются надежды на возрождение нашего ВМФ. Разработана и утверждена Главкомом Вооруженных Сил России новая военная доктрина, и в ней указан наконец-то наш вероятный противник — НАТО. Идет серийное строительство атомных подводных ракетоносцев проекта «Борей» и «Борей М», многоцелевых АПЛ проекта «Ясень» и «Ясень М». Построенные корабли входят в состав своих флотов (так, РПК СН «Александр Невский» уже действует в составе ТОФ) и включаются в планы несения боевой службы.

В серию пошли дизельные подводные лодки 636 пр. различных модификаций. Продолжается серийное производство корветов типа «Стерегущий» и фрегатов типа «Адмирал Горшков». Вся страна видела их на грандиозном параде кораблей ВМФ 30 июля 2017 года в Санкт-Петербурге. Более того, эти новые корабли и подводные лодки, в т. ч. АПЛ «Северодвинск» уже участвовали в боевых действиях, нанося успешные удары

ракетами «Калибр» по объектам террористов в Сирии. Планируется строительство новых эсминцев и авианесущих кораблей. Можно только пожелать, чтобы эти тенденции в дальнейшем развивались и усиливались.

На этом я заканчиваю изложение своих воспоминаний. Я говорил только о том, что видел, в чем принимал участие и изучал в документах. Надеюсь, они помогут будущим военным морякам в их нелегкой, но так необходимой нашей Родине службе.

Список сокращений

1 БВВМУ	1-е Балтийское высшее военно-морское училище
АБ	Аккумуляторная батарея
АВУ	Ударный авианосец
АМГ	Авианосная многоцелевая группа
АПЛ	Атомная подводная лодка
АСС	Аварийно-спасательная служба
АСЦ	Автоматическое сопровождение цели — режим непрерывной передачи данных
АУГ	Авианосная ударная группа
АУС	Авианосное ударное соединение
БДК	Большой десантный корабль
БПК	Большой противолодочный корабль
БО	Большой охотник за подводными лодками
БУ	Боевая устойчивость
ВВМУ	Высшее военно-морское училище
ВВР	Водо-водяной атомный реактор
ВМУЗ	Военно-морские учебные заведения
ВОЛСОК	Высшие ордена Ленина специальные офицерские классы ВМФ
ВР	Вертикальный руль
ГАК	Гидроакустический комплекс
ГАС	Гидроакустическая станция

ГКП	Главный командный пункт
ГМО	Гидрометеорологический отдел
ГТЗА	Главный турбозубчатый агрегат (паровая турбина + редуктор)
ГЭС	Гидроэлектростанция
ДикОВР	Дивизия кораблей охраны водного района
ДиПЛ	Дивизия подводных лодок
ДОСФЛОТ	Добровольное общество содействия Флоту
ЗИП	Запасные инструменты и принадлежности
ЗИС	Автомобильный завод имени Сталина
ЗРК	Зенитный ракетный комплекс
ИВЦ	Информационно-вычислительный центр
ИДА-51	Индивидуальный дыхательный аппарат образца 1951 года
КБР	Корабельный боевой расчёт
КГР	Кормовые горизонтальные рули
КоУ ДиПЛ	Краснознамённая (то есть, награждённая орденом Красного Знамени) ордена Ушакова дивизия ПЛ
КП	Командный пункт
КПЛ	Краснознамённая подводная лодка
КПЛ-49	Курс боевой подготовки подводных лодок 1949 года — основной наш руководящий документ
КПУТ	Корабельная противолодочная ударная группа
КСП	Контрольно-сигнальный прибор.
КУОПП	Краснознамённый учебный отряд подводного плавания
КЧФ	Краснознамённый Черноморский флот
КШУ	Командно-штабное учение
КЭЧ	Квартирно-эксплуатационная часть
ЛВМПУ	Ленинградское военно-морское подготовительное училище
ЛенВМБ	Ленинградская военно-морская база (объединение на уровне флота)

ЛенВО	Ленинградский военный округ
МБ	Морской буксир
МО	Малый охотник за подводными лодками
МПК	Малый противолодочный корабль
НГР	Носовые горизонтальные рули
НГШ	Начальник главного штаба
НИИ	Научно-исследовательский институт
НК	Надводный корабль
НШ	Начальник штаба
ОБК	Отряд боевых кораблей
ОВР	Охрана водного района
ОД	Оперативный дежурный
ОСНАЗ	Радиоразведка
ОС РУС	Оперативное соединение разнородных ударных сил
ОУ	Оперативное управление
ПКЗ	Плавучая казарма (плавказарма)
ПЛ	Подводная лодка
ПЛАРБ	Атомная подводная лодка с баллистическими ракетами
ППР	Планово-предупредительный ремонт
ППСС	Правила предупреждения столкновения судов на море
ПСП	Правила совместного плавания
РКП	Работа компрессора на перископной глубине (модификация «шнорхеля»)
РПК СН	Ракетный подводный крейсер стратегического назначения
РСЧ	Расчётно-строевая часть — административное подразделение
РТ	Рыболовный траулер
РТБ	Ракетно-техническая база
СЗ	Северо-западный

СБР	Станция безобмоточного размагничивания
СКР	Сторожевой корабль
СНиС	Служба наблюдения и связи
СПС	Специалист скрытой связи (шифровальщик)
СРЗ	Судоремонтный завод
СФ	Северный флот
ТАС	Торпедный автомат стрельбы — электромеханическое счётно-решающее устройство
ТАКР	Тяжелый атомный крейсер
ТКА	Торпедный катер
ТНТ	Наливной танкер — вспомогательный корабль
ТОФ	Тихоокеанский флот
ТС	Торпедная стрельба
УБП	Управление боевой подготовки
УВП	Управление противолодочного вооружения
УК	Учебный корабль
УРМ, РДУ	Устройства очистки воздуха в отсеках
ФлПЛ	Флотилия подводных лодок
ФРС	Флотилия разнородных сил
ЦГБ	Цистерна главного балласта
ЦНИИ	Центральный научно-исследовательский институт
ЦП	Центральный пост ПЛ, как правило, 3-й отсек
ЧВС	Член военного совета — второй, после начальника политотдела или политуправления, политический начальник
ШСФ	Штаб Северного флота
ЭДЦ	Элементы движения цели: курс, скорость и дистанция
ЭМ	Эскадренный миноносец
ЭНГ	Электронавигационная группа — подразделение штурманской боевой части

Содержание

От автора	3
-----------------	---

Глава 1. **Начало**

1.1. Выбор пути	5
1.2. Ленинградское военно-морское подготовительное училище	10
1.3. О взаимоотношениях курсантов ВВМУ	20
1.4. Участие в военных парадах	23
1.5. Учёба в 1-м БВВМУ	27
1.6. Стажировка. Подготовка к службе на подводных лодках. Выпуск	41

Глава 2. **Служба на 33 дивизии подводных лодок**

Северного флота

2.1. Штурман Краснознамённой подводной лодки «С-104»	54
2.2. Некоторые эпизоды из истории КПЛ «С-104»	56
2.3. Некоторые особенности подводных лодок IX бис серии	59
2.4. Воспоминания ветеранов-подводников	62
2.5. Некоторые особенности навигационных приборов «С-104». Сдача задачи № 2	63
2.6. Смена командира. Некоторые особенности освоения пунктов базирования	66
2.7. Отпуск. Смена офицеров. Вместо моря — СРЗ-10. Строительство водовода	70
2.8. ВРИО флагштурмана бригады и помощник командира КПЛ «С-104»	71
2.9. Как не погореть при получении звания «старший лейтенант». Окончание службы на «С-104»	77
2.10. Подводные лодки 613 проекта. Помощник командира ПЛ «С-155»	79
2.11. Что такое лодка 613 проекта по сравнению с ПЛ IX бис серии ..	80
2.12. Что такое анкерные связи. Отработка задачи № 1	82

2.13. Как стать мужем любимой тобой женщины. Аэрофлот тоже транспорт	84
2.14. Роль пограничных войск в ВОВ на примере моего тестя	90
2.15. Задача № 3. Торпедные стрельбы «С-155»	92
2.16. Испытания новой аппаратуры. Как надо очищать гребной винт. Что такое настоящий шторм	95
2.17. Участие в параде и флотском учении. Поучительная история с «вкладышами»	102
2.18. Что может случиться, если не прислушиваться к предложениям подчинённых. Знакомство с Тимуром Гайдаром	108
2.19. Посещение СФ Министром Обороны СССР Булганиным Н. А. Завершение службы на «С-155»	111

Глава 3. Командирский факультет ВОЛСОК

3.1. Впечатляющее пальто. Конфликт из-за «Главных ударных сил ВМФ»	114
3.2. Слушатели иностранного факультета	118

Глава 4. Служба на подводной лодке «С-342»

4.1. Сколачивание экипажа. Отработка задачи № 1 в Северодвинске	121
4.2. Отработка задачи № 2. Мне 25 лет. Получение звания капитан-лейтенант. Переезд в Сормово	124
4.3. Сормовская бригада. Первое дисциплинарное взыскание, полученное мною	126
4.4. На Таллиннской сдаточной базе. Новые офицеры на лодке. Узнаём о Маринеско	129
4.5. Как организовать физподготовку офицеров. Ресторан «Глория»	131
4.6. Катастрофа с «М-200». Потери нашего выпуска. Первая попытка вернуться в Полярный	134
4.7. Кронштадт, Либава, Балтийск	136
4.8. Условия базирования в Балтийске. 20-я ОБПЛ и плавбазы. Мазутное «омовение». Шлюзование через «башню»	139
4.9. Командующий БФ. Сбор-поход и возвращение в Таллин	142

4.10. Таллинн. Встреча в Доме офицеров. Вновь Балтийск. Возвращение на СФ	145
4.11. 25-я бригада ПЛ и её состав. Получаю первое жильё. Возвращение Г. Глухова и судьба нашей КПЛ «С-104»	149
4.12. Рождение дочери. Смена командования бригадой. Выход в море на «С-378»	153
4.13. Радиогидроакустические буи. Неудача с заключительной торпедной атакой	158
4.14. Катастрофа на «С-342»	161
4.15. Помощник командира подводной лодки «С-347»	167
4.16. Старший помощник командира «С-345»	173

Глава 5. Командир подводной лодки «С-348». Губа Сайда

5.1. Вступление в должность. Постановка в текущий ремонт. Первый поход на боевую службу. Гибель «С-80». Мне 30 лет ..	184
5.2. Первый выход в море. Первая торпедная атака. Рождение второй дочери. Новые замполиты из катерников	189
5.3. Учения. Смена старпома. Переселение на «АЯТ». Поиск ПЛАРБ в Норвежском море	197
5.4. Новый командующий СФ. Трагедия в Полярном. На флоте есть санатории! Первое знакомство с ГК ВМФ. Посещение СФ и Мурманской области Н. С. Хрущёвым	203
5.5. Неприятности со штурманом. В. Конецкий — это В. Штейнберг. Испытания нового эхоледомера	209
5.6. Тема «Орлец». Расформирование 25-й бригады	213
5.7. Командир «С-348». 162 бригада. Ура-губа	219

Глава 6. Служба на атомных подводных лодках

6.1. Командир 289 экипажа атомной подводной лодки. 16-й учебный центр. Город Обнинск	231
6.2. В составе 39 ОБПЛ. Город Ленинград	239
6.3. Госиспытания и приём головной «К-38» в состав ВМФ	250

Глава 7. 289 экипаж АПЛ 671 проекта 3-я ДИПЛ 1 ФЛПЛ СФ

7.1. Возвращение	252
7.2. Служебные будни	254

7.3. Осваиваем лодки 671 проекта	257
7.4. Обучение на заочном отделении ВМА им. А. Н. Крылова	260
7.5. Приём «К-69». Начало плавания	264
7.6. «Турмалин»	267
7.7. Торпедная атака. «Башня»	269
7.8. Столкновение	274
7.9. Учения 286	
7.10. Как загубить хорошую идею	291
7.11. Поход в Средиземное море	294
7.12. Первая боевая служба «К-370». Патрулирование с «К-249» ...	297
7.13. Работа с «К-415»	307

Глава 8. В должности заместителя командира 3-й ДИПЛ

8.1. Эпопея опытной АПЛ 705 проекта	313
8.2. Головная АПЛ 671 рт проекта «К-387»	322
8.3. Опыт АПЛ «50 лет СССР» и её командира	327
8.4. Работа в комиссиях	339
8.5. Охота на выходе из базы	343
8.6. Инспекция МО СССР в 1973 году	351
8.7. Итоговая проверка за зимний период 1974 учебного года	357
8.8. 3-я ДИПЛ и служба на ней детей различных начальников ...	364
8.9. Участие в учениях флота в конце 1973 года	367
8.10. Развитие учебной базы	369
8.11. Как решались вопросы слежения за АПЛ. Опыт слежения за ДЭПЛ	371
8.12. Осложнения с дальностью взаимного обнаружения с АПЛ США	377
8.13. Различные случаи при плавании в море	380
8.14. Заключительное столкновение	381

Глава 9. Служба в штабе Северного флота

9.1. Заместитель начальника управления БП штаба СФ	386
9.2. Система планирования боевой подготовки сил СФ. Комплексная проверка 11-й ФЛПЛ	398

9.3. Работа в 1976 учебном году. ЗКП флота	403
9.4. 1977 учебный год. Инспектирование сил флота. Смена командования СФ. Некоторые размышления, связанные с автолюбительством	408
9.5. 1978 учебный год. Как можно попасть в немилость за излишнее усердие подчиненных. Неприятности с бриделем ТАВКР «Киев»	413
9.6. Медицина — дело тёмное. Переход на КП флота. Итоги 4-летней службы в УБП ШСФ	416
9.7. Служба на командном пункте флота — оперативный дежурный	420
9.7.1. ПКП флота, состав и организация службы. Оперсводка. Первое дежурство и катастрофа «ОС-30».	420
9.7.2. Особенности перехода на ОКП. Новый ОД капитан 1 ранга Тхагапсов М. М. Новый начальник КП флота.	431
9.7.3. Ю. И. Падорин. КШУ «Океан-80» и моя ошибка.	434
9.7.4. Начальник КП флота и его обязанности. ИВЦ и автоматизация управления. Что такое ОКП флота. ...	436
9.7.5. Катастрофа ТУ-104. Вывод сил СФ из-под удара. Смена командования СФ. Инцидент с «Боингом».	442
9.7.6. Я контр-адмирал. Визит НОУ ГШ ВМФ. Перевожусь в ОУ ГШ ВМФ. Заключительный эпизод службы на КП флота. Краткие итоги службы на СФ	449

Глава 10. Главный штаб ВМФ. Начальник Северного направления ОУ

10.1. Организация и обязанности направлений. Сослуживцы и начальники. Первые шаги на новом месте	464
10.2. Посещение МО Северного флота. Новый НОУ. Группа генерал-полковника Николаева И. Г. Очередной «Боинг», но уже на ТОФ	469
10.3. Методы приобретения буксируемых г/ак антенн США и Англии	474
10.4. Заселились в квартиру. Как может подвести короткая прическа. Взрыв на РТБ в бухте Окольная	478
10.5. Острова Сан-Томе и Принсипи. Оперплан и план развертывания сил флота. Внеплановая инспекция	483

10.6. Столкновение «К-53» с ТР «Братство». Оперпланы утверждены. Документы группы «...при Главсевморпути». Новый МО СССР. Приледнение ракето-мишени в Финляндии	489
10.7. Новый командующий СФ. Как не попасть в парадный расчет. Операция «Апорт»	494
10.8. Встреча ГК ВМФ с М. С. Горбачёвым в Уручье. Учение на СФ. Воспоминания Г. А. Бондаренко. Смена главнокомандующего Военно-Морским Флотом СССР. Новые назначения	500
10.9. События в порту Намиб. Катастрофа на «К-219». Операция «Атрина». Соловецкие острова	508
10.11. М. С. Горбачёв на СФ. Мое последнее ОКШУ	518
Глава 11. Работа в ЦНИИ «Курс»	
11.1. Научный работник ЦНИИ «Курс». Занимаюсь экспертизой новых проектов подводных лодок	525
11.2. Работа на СФ по изучению предложений экипажей кораблей 3-го поколения. Гибель «К-278»	531
11.3. Экспертиза технических проектов. Комплекс самообороны ПЛ	534
11.4. НИР «Росянка»	538
11.5. Прекращение финансирования. Проблема ремонта РПК СН и наш «трёхлистник»	541
11.6. Утилизация списанных атомных подводных лодок. Длительное хранение их реакторных отсеков	545
11.7. Вопрос соотношения триады СЯС	550
11.8. Первый боевой корабль России. Главный недостаток нашей военной доктрины	553
Заключение	556
Список сокращений	558

Литературно-художественное издание

Евдокименко Александр Маркович

**ДИФФЕРЕНТ НА КОРМУ
ИЛИ КАК ЭТО БЫЛО**

Редактор
Лидия Давыдова

Дизайн, оригинал-макет
Алексей Горшков

Картина на 1-й стр. обложки
Олег Юдин

Издатель: ООО «Персей-Сервис»
117525 Москва, ул. Чертановская, 16, корп. 2,
тел. (495) 314-57-61

Подписано в печать 12 октября 2017 г.
Объем 35,5 усл. п. л. Формат 60×90 1/16
Бумага офсетная. Печать цифровая.

Отпечатано в типографии
ООО «ИПЦ „Маска“» (www.maska.su)
Тираж 50 экз. Заказ №

ISBN 978-5-905302-47-3



Контр-адмирал Евдокименко Александр Маркович родился 31 марта 1931 г. в г. Харькове. В 1946 году поступил на 2 курс Ленинградского военно-морского подготовительного училища, преобразованного в 1948 году в 1-е Балтийское высшее военно-морское училище, штурманский факультет которого с отличием окончил в 1952 году.



Служил на Северном флоте: штурман, помощник командира, старший помощник командира дизельной подводной лодки, командир атомной подводной лодки.

После окончания Военно-морской академии в 1969 году проходил военную службу на различных командных и штабных должностях. Это позволило детально освоить тактику действий и порядок боевого применения подводных лодок, приобрести опыт организации взаимодействия разнородных сил Военно-Морского флота.

Военную службу А. М. Евдокименко закончил в должности начальника направления оперативного управления Главного штаба Военно-Морского Флота в 1988 году. После увольнения в запас активно работает в общественных и ветеранских организациях города Москвы, много времени уделяет вопросам патриотического воспитания молодого поколения.

ISBN 978-5-905302-47-3



9 785905 302473