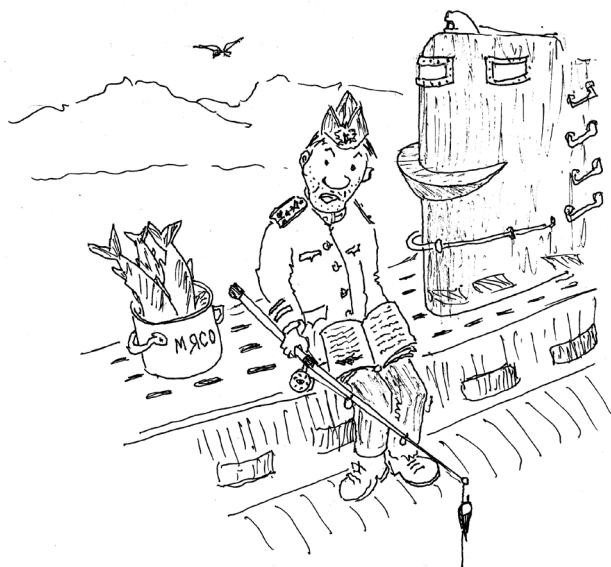


В. Мацкевич
В. Кулинченко
Э. Антошин

*«Голландцам» первого набора
посвящается*

ФЛОТСКИЕ БАЙКИ - 3

ДРУЗЬЯ ПО ПРОЧНОМУ КОРПУСУ



Николаев
Издатель Торубара В. В.
2015

ББК 84 (4Укр-Рос) 6-4
УДК 821.161.2-3
Ф 73

Флотские байки – 3: друзья по прочному корпусу /
Ф 73 Э.П. Антошин, В.Т. Кулинченко, В.В. Мацкевич. — Нико-
лаев: издатель Торубара В.В., 2015. — 280 с.

Одних уж нет, другие — те далече. А в памяти все также живут яркие эпизоды флотских будней и праздников. И пусть вас не обманывает желание вспомнить все. Флотский фольклор — он как «Санта-Барбара». Такой же бесконечный сериал, порою доводящий до слез. Слез грусти по ушедшим друзьям и слез от смеха при воспоминаниях о совместных выходах.

ББК 84 (4Укр-Рос) 6-4
УДК 821.161.2-3

© В.В. Мацкевич, 2015

Зри уже читателю доброхотный, какую с нами сотворил милость и как дивное о нас явил смотрение свое премилосердый Бог. Во времена древние, в которые доходить может память историческая, не имела Россия флота морского, хотя и могла иметь, есть ли бы мысль о том и попечение было. Настали же лютейшие времена, когда о том ниже мыслить было возможно; а во дней наших преславное сие дело, нам ниже слышанное, из малой вышепомянутой причины, вину и начало приемши, неусыпным тщанием и неистомленным трудолюбием **МО-НАРХА** сего премудрейшего, толикий получил успех. И так дивным и странным образом, что и война сия долгая не сделала остановки ему, и многие иные, как гражданских, так и воинских нужд трудности не учинили препятия.

Петр Первый

УСТАВ МОРСКОЙ

о всем, что касается доброму управлению

в бытность флота на море,

1780

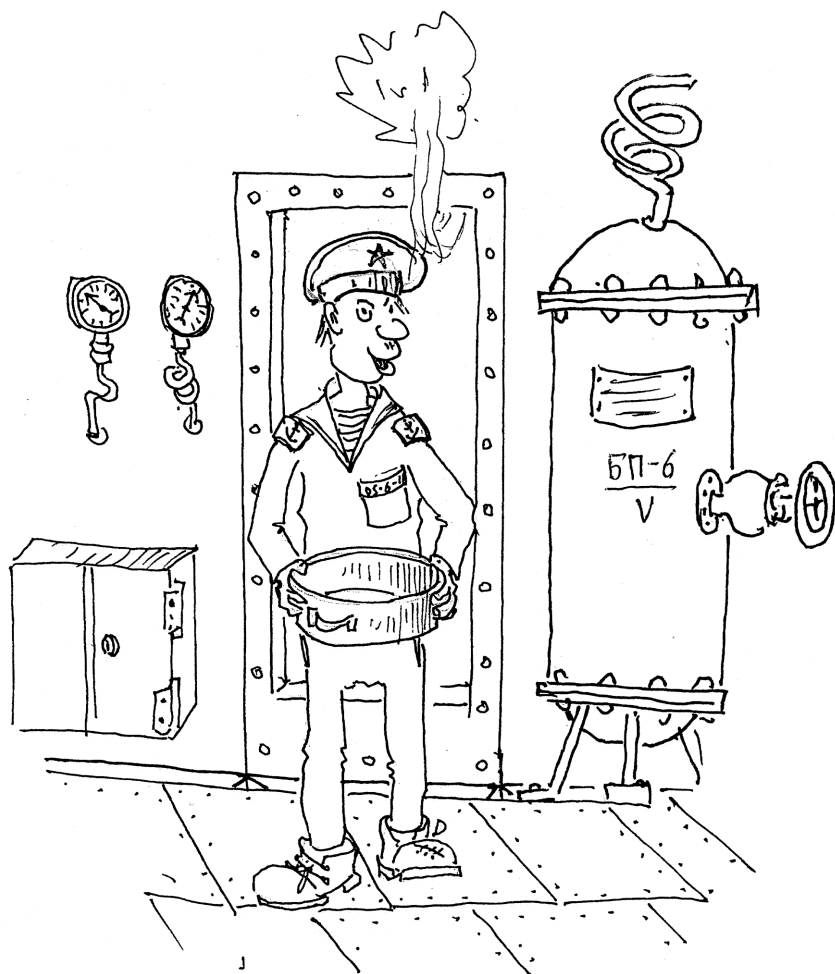
ОТ АВТОРА

Известно, что вода и камень точит, а словесный долбеж друзей — «Надо, надо!» — может заставить человека шевелиться и что-то сделать нужное. Ушел из жизни наш соавтор по книге «Флотские байки — 2. Служили три товарища», однокашник — поэт Эдуард Антошин. В последнее время из разных мест получил его не вошедшие в книгу флотские стихи, да и в моем столе залежалось немного новых баек. Поэтому редактор издательства В. Торубара предложил объединить в одну книгу флотские стихи и байки всех трех авторов, экс-подводников.

Книгу мы посвящаем курсантам первого набора 1952 года Высшего военно-морского инженерного училища подводного плавания (г. Севастополь). Надеемся, что она будет пользоваться успехом у флотских людей и посетителей Интернета, как и первые две книги баек.

В. В. Мацкевич

ФЛОТСКИЕ БАЙКИ



Старшой, вакуума немного не найдется?



РАЗВОДНОЙ КЛЮЧ В ТАРЕЛКЕ

В 1959 году на «С-345» пришел нести срочную службу матрос Ю. Скударь. Так как до службы он окончил кулинарный техникум и какое-то время гремел кастрюлями в учреждениях общепита, военкомат с радостью определил ему военно-учебную специальность (ВУС) корабельного кока и отправил в учебный отряд, где он полгода осваивал подводничко-кашеварное дело. Был он «з-під Полтави», поэтому попал на учебу поближе к дому в Севастополь, где, вероятно, слухом не слышали да и не ведали, что на Северном флоте ему придется варить первое и второе из сухих картошки, моркови, лука и прочих консервов. Скажу Вам, бяка отвратительная в любом виде. Вместо хлеба ржаные сухари с времен войны и галеты «Арктика» о сорока девяти дырочках.

Готовить ему предстояло в условиях, когда камбуз по площади был меньше кухни в знаменитых «хрущевках» и эта «кухня» пляшет на волне неимоверно. Освоился матрос Скударь довольно быстро. Изучил свой четвертый отсек. Сдал «техминимум» по легководолазному делу, заведование у него глаз радовало. Какими-то путями вместе с доктором С. Положенцевым раздобывали специи и прочие добавки, поэтому экипаж был ему благодарен за старания. В дни рождения он готовил в море торты из печенья «К чаю», галет, сгущенного молока и шоколадок «Сказки Пушкина». Но все же его голубой мечтой было изменить свою ВУС и стать мотористом. Вероятно, потому, что дизельный отсек был у него за переборкой в нескольких десятках сантиметров. Вот она, мечта, — рядом. Ведь быть мотористом более романтично, чем коком, да и девушки будут воспринимать моряка-подводника по-другому. Это после ДМБ, ведь в гарнизоне их нет, как нет и увольнений.

Как-то он подошел к командиру БЧ-5 и изложил свою мечту. Механик знал, что изменить ВУС в армии и на флоте нереально, и, чтобы не обидеть отказом старательного старшего матроса, отправил его к старшине команды мотористов свержсрочнику мич-

ману Бутенко. Мол, если тот возьмется сделать из кока «маслопупа» и сделает это, то тогда и поговорим. А сам, как Ходжа Насреддин, подумал: «А там или хан сдохнет, или ишак умрет». Осенью 1961 года кок втерся инкогнито в толпу мотористов 25-й бригады ПЛПЛ, которые шли сдавать экзамены на классность по своей специальности. Через какое-то время командир лодки капитан 2 ранга И. Белый обнаружил в приказе комбрига, что его старшему коку присвоена категория «моторист 2 класса». Тут уж меху пришлось чесать репку. Долго ли, далеко ли, но через флагмеха эта проблема была решена. Тем более, что мотористов на бригаде катастрофически не хватало, ведь много народа с действующих лодок кадровики забирали на новострой.

Нового «маслопупа» посадили вначале на линию вала, а вскоре он перешел в дизельный отсек. В январе 1962 года меху, уже ставшему помфлагмеха бригады по живучести, жена на дне рождения передала от демобилизовавшегося уже кока-моториста подарок — корабельную фаянсовую суповую тарелку с эмблемой ВМФ, в которую был вложен отполированный до блеска разводной гаечный ключ первого размера.

К сожалению, ключ где-то на жизненных дорогах затерялся, а тарелка через 50 лет ушла в фонды музея судостроения и флота г. Николаев.

ПИАНИНО

Штурман Боря Доброскок с «С-342» был воспитанным молодым человеком, в детстве времени зря не терял. Между дворовыми драками и прочими пацанячими заморочками умудрился закончить музыкальную школу по классу фортепиано. Флот, возможно, погубил в нем хорошего музыканта, но штурманом он был приличным. На плавказарме «ПКЗ-82» он в кают-компании давал концерты камерной и не камерной музыки. Холостая и не холостая молодежь была благодарна ему за эти минуты отдыха. Вскоре штурману выделили однокомнатную квартиру, и он решил обзавестись собственным пианино. Задумано — сделано. Инструмент был приобретен в Мурманске и самоходной баржей доставлен в Ягельный. Сведущие друзья утверждали, что Боря удивил всю треску Кольского залива, ведь, дорвавшись до своего инструмента, он всю дорогу музицировал на палубе баржи.

Разочарование настигло его у дверей подъезда, ведь пианино не лезло ни в дверь, ни в окно. Спартанские проекты домов без балконов, с мизерными окнами, «холодильниками» под подоконником на кухне не были рассчитаны на рост духовных потребностей у оторванных от мира цивилизации молодых подводников. Пришлось демонтировать рамы, коробку окна, вышибать кирпичи, но пианино взгромоздили в его однокомнатную квартиру на втором этаже.

Под корабельное «шило» штурман «С-342» давал дамам концерты, вызывая тревогу в душах сослуживцев, так как женские сердца таяли невероятно быстро.

Ох уж это пианино.

МОРЖ

К 25-ой бригаде подводных лодок, уже перемещенной из Полярного в Ягельный, была тут же приписана несамоходная плавающая зарядовая станция ПЗС. Командовал ею какой-то старший лейтенант. Его однокашники, служившие на лодках, давно стали капитан-лейтенантами, а он, видимо, за какие-то «заслуги» списанный в командиры посудины, терпел это наказание уже который год.

Какими-то неведомыми путями старлей сумел «удрать» со своей посудины на берег, и зарядовая надолго оставалась без командира. В политотделе дивизии были обеспокоены судьбой оставшихся без командира людей и назначили на время старшим старшину 1 статьи Яценко, служившего по четвертому году. Флагмех 8-ой дивизии всполошился, когда ПЗС не смогла обеспечить зарядку аккумуляторной батареи одной из подводных лодок. Что-то случилось с обоими безнадзорными дизелями. Вот тут и был найден выход — закрепить ПЗС за вновь прибывшей 25-ой бригадой. Комбриг решал, кого назначить и.о. командира этой посудины. Решение было найдено сразу после одного курьезного случая.

Старшина 1 статьи Сергей Яценко был моржом, более того, он спал в помещении кабельных выюшек, которое не имело отопления. Спал и летом, и зимой в Заполярье. Каждое утро он совершал заплыв вокруг вверенного ему «корабля». На его несчастье, этот маршрут был однажды нарушен, так как к борту ПЗС ошвартовали на длительный срок подводную лодку «С-343». Её

длина значительно превосходила длину ПЗС, и это увеличивало дистанцию заплыва. Поэтому находчивый старшина договорился с боцманом, и в районе миделя лодки к поручню ограждения рубки с вечера привязывался короткий шторм-трап. Рано утром морж спускался в воду с ПЗС, вплавь огибал носовую оконечность лодки, по трапу поднимался на борт субмарины, где его ждало полотенце, а затем бегом к себе под душ.

Командование и бригады, и дивизии довольно быстро узнало об этих заплывах, тем более, что рядом находился причал с КПП. Опасаясь, что это примет массовый характер, запретило купание. Но уж очень «хоща». Тайком он продолжил свой утренний моцион. От командира лодки доставалось и боцману, и верхнему вахтенному. Их вердикт был очень жесток. Накопив в баллоне подводного гальюна все 80 литров подводнического продукта, а кормили подводников в те времена от пуза разными деликатесами, верхний вахтенный и вахтенный трюмный ждали момента. Только морж подплыл к шторм-трапу, верхний вахтенный нажал тангенту вызова дежурного по кораблю. Трюмный, услышав звонок, открыл кингстон гальюна и содержимое баллона под давлением 15 кг/см² рвануло в воду прямо под моржом, а на поверхности бухты возник фекально-водно-воздушный гейзер, обдав и моржа, и борт лодки коллективным продуктом экипажа «С-343». Конечно, месть была чрезмерно жестокой. Пострадал хороший старшина, его забота о своем организме не уложилась в устои распоряжений старших начальников.

Невольно пострадавшим оказался помфлагмеха бригады по живучести. Как самого молодого из флагмеховых помощников, его временно назначили командиром ПЗС, по совместительству, без изменения величины денежного содержания. Обещали ненадолго, пока найдут «достойную» замену, но время текло, а жертвы постоянного командирства не находили. Став вдруг командиром «корабля», он осознал, что из маслопупов сразу стал люксом. Огорчило отсутствие ходового мостика, штурвала. Он не мог рывкнуть: «Свистать всех наверх. Паруса ставить!» Но хуже всего было другое — ему пришлось по понедельникам вести политзанятия с экипажем ПЗС. Это скучнейшее занятие вскоре нашло своё интересное русло.

После «повышения в командиры» судна помощник флагмехазнакомился с командой и «кораблем». Над помещением вьюшек был обнаружен швертбот, лежащий вверх килем. Была мачта,

шверт, руль, не хватало паруса и лат. Старшина утверждал, что швертбот нашли на воде Ладожского озера, когда их перегоняли на Северный флот, но сквозь смущение читалось, что они его где-то слямзили. Пару недель у ПФ-5 не исчезала мысль: «Что делать с этим довеском к ПЗС?». Сомнения развеял и. о. флагманского физкультурника, он посоветовал махнуть на все рукой и заняться оснащением швертбота.

В журнале «Катера и яхты» был найден чертеж паруса. Бутылка «шила» позволила раздобыть на шхиперском складе кусок фильтро-ткани — тонкого брезента. Палуба надстройки превратилась в плаз, на ней в натуральную величину разметили парус, сделали раскрой ткани и всю зиму вручную шили парус, часто во время политзанятий, когда никто не имел права отвлекать личный состав от конспектирования первоисточников и прочих заморочек партийно-политической работы. Буковые латы заказали в столярном цехе плавмастерской. Опробовали посудину на пятачке у КПП базы. Все лето при хорошей погоде, получив у оперативного дежурного «добро», ходили в районе острова Ягельный. Позже, обнаглев, ходили в Малоручьевку, собирали там грибы, ловили под островом палтуса, зубатку и, конечно же, «гидрокурицу» — треску. Изредка охотились. Команда делала заготовки на зиму. Семья ПФ-5 тоже с удовольствием осваивала парус.

Опыт хождения под парусом пригодился ПФ-5 позже, когда его назначили после Индонезии и штаба 37 ДПЛ преподавателем военно-морской кафедры Николаевского кораблестроительного института им. адмирала С. О. Макарова. Девять походов по 30 суток на 6-весельных ялах он на общественных началах совершил по Черному морю, рекам Днепр и Днестр. Неоднократно ходили в Крым.

Похоже, что галюн подводной лодки иногда нужен и не по прямому назначению.

БЫЧОК

Бурное развитие подводного флота в начале шестидесятых годов привело к постоянной ротации соединений и отдельных лодок между военно-морскими базами, а часто и флотами. Из обжитых баз отправлялись на «выселки» выходившие в тираж дизель-электрические лодки, их место занимали вновь построен-

ные атомоходы. Часто, видимо из-за режима секретности, эти перемещения для экипажей лодок были полной неожиданностью. Вспомните байку о пожаре и переезде, а переездов у служивых бывало до десятка и более.

У офицеров и мичманов, год-два назад переживших переезд семьи на новое место в условиях Крайнего Севера при отсутствии дорог любого вида, если не считать пенной дороги морем, наступал ступор. Командиры кораблей и соединений ломали головы, как перевезти все хозяйство корабля или бригады. Ведь это содержимое учебных классов, закрепленный базовый транспорт, содержимое береговых корабельных складов, кладовок и даже коровники и свинарники.

Если была плавбаза, она превращалась в Ноев ковчег. В условиях Севера корова порой была единственной кормилицей целой ватаги малюток гарнизона. В поселке Ягельный (потом г. Гаджиев) было две коровы, надой которых женсовет ежедневно утром распределял по карапузам. Строго по пол-литру на ползунка.

В самом отдаленном от «цивилизации» гарнизоне Гремиха, куда вел один путь морем к мысу Святой Нос Кольского полуострова, было небольшое стадо коров, при нем был даже ветеринар — молодая девушка, выпускница техникума. Она уговорила начальство базы заполучить для этого стада бычка. Нет, не для селекции, а ради увеличения поголовья.

Путем обмена «шила на мыло» из Кандалакши доставили в гарнизон теленка. Бычок подрост на обильных тундровых травах, грибах, морошке и стал интересоваться продолжением рода. Нет, он не «влюбился» в одну из Йокоганьгских олених, которые в округе вольготно бродили на выпасе, а, нагуляв желание в тундре, уже в загоне заинтересовался коровой из соседнего стойла. Разве могут остановить разгоряченного «мачо» старые доски загона? Бычок пошел на свидание прямо через ограду, но лучше бы он пошел через калитку. То ли ржавый гвоздь, то ли обломок доски распорол ему его возбужденное бычье достоинство. Разобравшись в причине дикого рева быка, его усыпили и пытались наложить швы на это самое. Бедный ветеринар, точнее, ветеринарша провозилась со страдальцем несколько дней. Увы, не помогло. Бычка со слезами пустили на котлеты.

Но народонаселение Гремихи росло, даже «мирный атом» не смог остановить этот процесс. Нужно было думать об увели-

чении и коровьего стада. А где в этой глухомани найти рогатого кавалера?

Старший морской начальник возложил эту проблему на хрупкие плечи молодой девушки, наделив её широкими полномочиями, а начальник тыла базы пообещал обеспечить её северной валютой — спиртом.

Родная деревня на Вологодщине выделила ей безвозмездно бычка-недоросля. Доставка этой спонсорской помощи в Мурманск железной дорогой проблем не вызвала, а вот как она przeprowadила эту парнокопытную животину из Мурманска за несколько сот километров по морю в Гремиху — уму непостижимо.

Да, есть женщины в русских селеньях и отдаленных гарнизонах.

БАНЯ

Строительство военно-морской базы подводных лодок в Гремихе заставило мурманское руководство подумать о цивилизации лопарского стойбища в поселке Йоконьга, расположенного в корне мыса Святой Нос Кольского полуострова недалеко от Гремихи, вновь создаваемой военно-морской базы подводных лодок.

Лопари жили себе и жили, как сто лет назад, в чумах из оленьих шкур. Кочевали по тундре за оленьими стадами. А тут на них свалились подводные лодки с доком, пирсами и прочими архитектурными наворотами. Оленеводческий колхоз нужно было расширять, чтобы подводнички привыкали питаться оленьим мясом, имеющим своеобразный привкус, и не требовали подвоза мяса с материка. Материком для них был весь Кольский полуостров, так как связь с Йоконьгой была только по морю, иных путей не было. Вертолет не в счет.

В 1966 году для лопарей были построены девять финских домиков. В народе им была присвоена категория разборно-щелевых. Верхом цивилизации в поселке стала построенная финская баня. На открытие этой вершины поселкового градостроительства прилетел вертолетом первый секретарь Мурманского ГК со товарищами. Речи о прелестях цивилизации, разрезание ленточки. Из бани идет пар, но народ в баню не идет. Понимая, что лопаря из его малицы можно «вытряхнуть» или примером, или водкой, секретарь ГК обращается к председателю колхоза: «Иди, помой-



ся, ты же власть», но власть уперлась «рогами в ворота бани» и ни с места. Тогда используется изуверский прием: «Иди, мойся. Ставлю ящик водки». И о чудо! Лопарь, облаченный властью, рванул в баню. Как и чем он там мылся, неизвестно, но минут через двадцать вывалился в снег к ящику водки. Вспомнив, что нужно увлечь соплеменников, заявил: «Кто помоеется, тому будет ящик водки». Ломанулись скопом и мужики, и бабы, но увы, как потом оказалось, ящик водки был один — тот, председательский.

Постепенно к бане привыкали. Даже были установлены мужские и женские дни, ведь у них не Япония.

«ГОЛЛАНДСКИЕ» САЛАГИ

Кандидаты в курсанты (не абитуриенты, как в ВУЗах) первого набора вновь открываемой «Голландии» из-за неготовности здания училища к занятиям проходили приёмное чистилище в Высшем военно-морском училище имени П. С. Нахимова. Вчерашние школьники из больших и малых городов, сёл и деревень (с флота были единицы), никогда досель, в значительном большинстве, не выезжавшие самостоятельно дальше родной «околицы», прибывали в город-герой Севастополь. Уж это одно приводило их в трепет, а впереди медкомиссия, экзамены, мандатная комиссия. На перроне их встретила толпа уже отсеявшихся по разным причинам мальчишек, которые были все как один наголо остри-

жены — издержки производства, а точнее, приёма. Они сообщили «страшную весть» — пройдя проходную, вы тут же будете острижены, в город ни-ни, так как вас, лысых, тут же отфильтрует патруль. Далее следовали страсти-мордасти о суровой медкомиссии, «зверствах» экзаменаторов и копании в твоей генеалогии до седьмого колена мандатной комиссией. Были такие, кто сразу считал деньги на обратный путь.

Притихших пацанов вскоре отбирали представители (считай — патрули) соответствующих училищ, и вскоре мы уже у проходной «нахимовки». Недолгие формальности с документами, и будущих «голландцев» ведут в «резервацию».

Если «нахимовцы» жили в казармах, то для «голландцев» на берегу моря колючей проволокой был отгорожен довольно большой участок каменистой земли без кустика и травинки, но с множеством больших палаток. Над воротами, почти как в Освенциме, висел оптимистичный плакат «Добро пожаловать». Как только ты переступал за ворота, тебя вежливо приглашали в палатку справа от ворот. Из неё ты выходишь лыс, как бильярдный шар, с торчащими ушами. Заботливо-безжалостные мичманы-сверхсрочники разместили нас по палаткам и расписали нашу жизнь на ближайшие дни по часам. В жару с высокой влажностью в раскаленных палатках шла подготовка к очередному экзамену.

Прошедших горнило всех комиссий переодевали в белые брезентовые робы, которые гнулись и хрустели, как жёсть, и натирали тело во всех мыслимых и немыслимых местах. Особенно ненавидели рабочие ботинки с сыромятными шнурками, их тут же окрестили «г...одавами». Чтобы как-то занять во времени эту категорию новобранцев, их приобщали к отработке курса «молодого матроса». С утра до вечера уже курсанты маршировали по растоптанному в пыль стадиону с «винторезами» 1891/1930 года. «Резервация» постепенно пустела, так как поступивших сразу переселяли в палатки, установленные на площадке училища прямо на асфальте, но уже до колючей проволоки.

Как-то под вечер вдоль берега прошёл смерч внушительных размеров, а ночью, часа в два, — гроза, солидно затопив площадку и палатки. Неожиданно в одной завалившейся и затопленной палатке грянуло: «Наверх, вы, товарищи, все по местам...». Песню подхватил лагерь. Проливной дождь, молнии по-южному — и песня. Запомнилось надолго.

Вскоре людское содержимое двух факультетов «Голландии» построили в колонну по три, и из бухты Стрелецкая строем мы двинули в город, на борт учебного судна «Волга». Зрелище было не для слабонервных. Лысые, с ушами, торчащими из-под бескозырок без ленточек, в негнущихся робах и в этих самых (не будем второй раз повторять) башмаках. Строй растянулся почти на километр. Скоро ли, далеко ли, но мы на борту учебного судна. Практически у всех это первая боевая посуда, дрожь палубы которой мы ощутили у себя под ногами. «Волга» была бывшим испанским транспортом, «прихваченным» нашими в испанскую гражданскую войну. А чтобы его не узнали — пристроили вторую фальш-трубу. «Зелень подкильную» расписали по кубрикам, точнее, по грузовым трюмам, выдали по пробковому матрасу и прочие спальные принадлежности. Койками служил настил трюмов.

Ночью через нас бегали огромные и наглые испанские на следницы — крысы. Через пару ночей был отработан приём — все укладывались на «койки», то есть на пробковые матрасы, взяв в руки по башмаку. Дневальный вырубал свет, минут пять спустя по условному сигналу врубался свет, и в крыс, сосредоточившихся на шпангоутах и ребрах жесткости, летели тяжёлые рабочие ботинки. Жертвы среди хвостатых тварей были. Второй башмак шел на добывание.

Но не это было самым неприятным. Матросы судна, служившие в те времена по пять лет, отыгрывались на нас, салагах, по полной программе. Не посылали только пить чай с бимсами на клотике, зато в машинном и котельном отделениях чего только не было.

«Волга» снималась с якоря для учебного похода вдоль крымского и кавказского побережий. По дороге мы должны были участвовать в съёмке кинофильма «Корабли штурмуют бастионы», действие которого проходило в районе Судака. Перед отходом расписали нас по боевым постам, меня — дублёром котельного машиниста. По узкой, глубокой — до шести метров шахте по скоб-трапу попадаю в котельное отделение, представляюсь старшине. Тут же следует команда: «Слышь, молодой, в отсеке жарко, залезь за котел, отдрай иллюминатор». Полез в трюм, прополз под котлом и стал в полной темноте тщетно щупать борт, шпангоуты и прочие железяки набора. Иллюминатора нет. Задом вы-ползаю назад.



Рисунок курсанта А. Кондратенко, 1956 г.

Подготовка к Вечеру



— Нашел? Лезь, ищи лучше.

Когда прополз половину котла, дошло, что я значительно ниже ватерлинии (слова такого я тогда не знал), поэтому никакого иллюминатора в этом месте быть не может. Вылез, доложился. Велели снять робу и отстирать от мазута. Пока роба сушилась в струях вентилятора, в котельном отделении из машинного появился мой коллега Толя с тазиком в руках (обрезом по-флотски). Передаёт просьбу старшины команды машинистов — одолжить тазик вакуума. Его отсылают назад, якобы тазик для этого не подходит, неси мешок. Толя приходит с рогожным мешком, в него кладут четыре чугунных балластины весом по 16 килограммов, и страдалец по паелам поволок мешок в «закрома». А их поштучно нужно переложить через комингс переборочной двери и уложить опять в мешок. Через несколько минут груз доставлен обратно с объяснениями — начальнику ржавый вакуум не подходит.

Было потом мешание стальной кочергой воды в тёплом ящике, где она бурлит, как в водопаде, продувание ртом манометровых трубок и многое, многое другое.

Конечно, каждый из нас из школьного курса знал, что такое вакуум, но когда на тебя обрушивается лавина всяких ватервейсов, стрингеров, пиллерсов, флор и прочих корабельных технаризмов, клёпки в голове вышибает напрочь, да ещё и Нептун трещит своей доли дани.

По окончании похода нас доставили в альма-матер. Громадное здание длиной 393 метра готово едва на четверть, но там внутри флотский порядок. Довольно долго мы расчищали, ровняли площадку перед главным корпусом, где 28 сентября 1952 года приняли присягу. И я не знаю ни одного случая среди «голландцев» первого набора, чтобы кто-то принял присягу во второй раз после развала Союза.

После развала Российской Империи Финляндия получила независимость. Вновь образованное правительство этого молодого государства пригласило на должность министра обороны будущего маршала Маннергейма, служившего до этого в царской армии и достигшего значительных высот в армейской иерархии. Прежде чем дать «добро», он официально запросил правительство РСФСР освободить его от присяги, данной России. Он свято чтит честь Офицера (пишу с большой буквы, так как в Петровском морском Уставе слово «офицер» всегда писалось с заглавной буквы).

В «Записках командующего Черноморским флотом» Касатонова рассказано, как исподтишка, заманив командира лодки и старпома с корабля в казарму, «рухнутые» «чинили присягу» на подводной лодке в Севастополе. Часть личного состава во главе с мехом задраилась в кормовых отсеках. Задраившиеся по трансляции и переговорке высказали всё, что они думают об этой вакханалии, напомнили «заблудшим овечкам» о присяге, принятой в курсантские годы.

*Гардемарин, курсант, что может
Прекраснее на свете быть?
Что может быть для нас дорожке,
Чем эти галочки носить?*

*Курсант — нет слова благородней.
Кем ни был он за жизнь свою?
Сегодня чёртом в преисподней,
А завтра — ангелом в раю.*

*От Тихого до вод Балтийских
На всех просторах и морях,
Во всех краях Российских
Сверкают наши якоря.*

*Погоны наши с белым кантом —
Наследье славных дел Петра.
И палаши. Судьба добра
К тому, кто стать сумел курсантом.*

Эти стихи были написаны в ТОВМУ курсантом, списанным по здоровью с выпускного курса в 1948 году.

Позже он стал видным ученым.

ЧЕТЫРЕ ПОРТРЕТА

После войны Держава приняла новую кораблестроительную программу. Офицеров флота понадобилось много, особенно инженеров-механиков. Посему в 51-м году было принято решение создать на юге, в Севастополе, новое инженерное училище, благо царь перед Первой Мировой войной начал, но не закончил строительство Второго морского кадетского корпуса. С Графской

пристани хорошо просматривались в бухте «Голландия» на горе большие руины этого корпуса.

За год отстроили примерно пятую часть шикарнейшего здания, длиной более 390 метров, а по огибающей 550 метров. Белый инкерманский камень, колоннады, портики, лепнина, внутренние дворики, километры натёртого до зеркального блеска паркета. От бухты вверх к корпусу шёл каменный трап, 223 ступени. Купаясь в бухте летом, а особенно зимой, мы наперегонки бежали по нему вверх к главному корпусу.

Отделке, оснащению аудиторий и лабораторий могли позавидовать многие ВУЗы. Чуть позже на гору за здание училища затащили целиком подводную лодку-«малютку», переделав её в полигон по борьбе за живучесть лодки, вокруг неё возвели трехэтажное здание с тренажёрными классами управления подводной лодкой.

С развитием атомного подводного флота из факультета отобрали первых 30 «атомщиков», создав новый факультет. В стороне от училища установили действующий исследовательский ядерный реактор «ИР-100», присоединив к нему установку криогенной техники, что позволило, помимо прочего, проводить исследования по линии космоса.

Преподавателей добровольно-принудительно брали из ВУЗов и ВМУЗов Ленинграда и Москвы (времена были такие), подавляющее большинство из них было корифеями. Пять лет и семь месяцев они добросовестно готовили из школьников инженер-механиков флота.

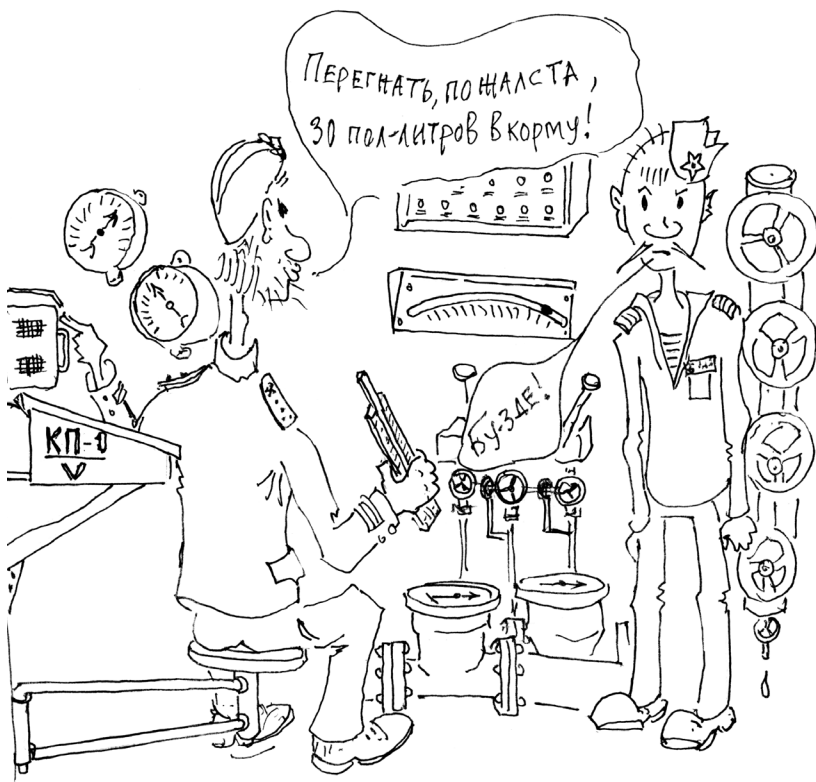
Высшее военно-морское инженерное училище подводного плавания, в народе «Голландия», было детищем адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова и академика А. П. Александрова. Последний позже сказал, что «Голландия» является одним из лучших технических ВУЗов мира. Сейчас в «Голландии» институт ядерной энергетики и промышленности.

А вот воспитателей юных моряков подобрали по старому принципу. У писателя-мариниста Сергея Колбасьева по этому поводу давно написано: «...и всегда, неизвестно почему, люди, за негодностью выброшенные с флота, могли стать воспитателями будущих моряков».

Многие ли знают этого писателя? Помните кинофильм «Мы из джаза»? Бравый моряк вразвалочку идет по центральному проходу пустого зала к сцене, где в одиночестве сидит группа ге-

роев фильма. Это он — Сергей Колбасьев — фактический основатель отечественного джаза. У него учился джазу Леонид Утесов, он в 30-е годы создал звукозаписывающую аппаратуру, «выцарапывая» музыку на киноплёнке. У него при аресте давили ногами чемодан с грампластинками — шедеврами мирового джаза.

Так вот, в нашу роту «циклопов» назначили ротным командиром боевого капитана 3-го ранга — отца родного (на 50-летие училища мы его нашли и выпили «по рюмке чая» за его здоровье), а в роту «пигмеев» — капитан-лейтенанта, закончившего когда-то ускоренный курс красных командиров. Он старался, но часто попадал впросак. Тугодум, он, поймав курсанта без бескозырки вне здания, задавал один и тот же вопрос: «Почему без бескозырки?».



Дифференцировка ПЛ

Курсант отвечал: «А как?». Пока ротный соображал, курсант давал дёру.

Однажды в ротное помещение, где жило около трехсот человек, под его руководством внесли четыре портрета Маркса, Энгельса, Ленина и Сталина. Став посреди кубрика, он, вращаясь вокруг оси, изрек: «Сюда Карла, сюда Маркса, сюда Энгельса, сюда Ленина». С ним ступор — Сталина некуда вешать. По тем временам за это можно и на Колыму. Повторив ещё раз эту тираду, ротный почесал не то место, которым думают, и тут увидел, что все курсанты пыхают, едва сдерживая ржание. И он нашел гениальный выход — молча указал пальцем, какой портрет на какую стенку вешать, облегчённо вздохнул, так как Колыма отменялась.

«ШОКОЛАДНЫЙ ЗАЯЦ» В ТЕЛЬНЯШКЕ

Корабельную практику после второго курса наша рота проходила на торпедных катерах проекта «Комсомолец». Маленькие кораблики из алюминиевого сплава базировались в Карантинной бухте Севастополя. Катера настолько малы, что на них не было предусмотрено ни одного спального места, прикорнуть удавалось только на кожухе гребного вала. При этом катер прыгал на волне, как арба, несущаяся по камням вниз в пропасть. Открытая полурубка, где помещались только командир и боцман-рулевой. Два торпедных аппарата по бортам, за рубкой артустановка. Моторист в моторном отсеке в танковом шлеме и ватнике привязан к трубопроводу, иначе разобьёт. Жили на берегу бухты в больших палатках.

Неожиданно нам сообщили, что практика на катерах сокращается, а я ещё не видел торпедной стрельбы. Узнав, что завтра соседний катер идет в море на стрельбу, уговорил ротного и командира катера взять меня в море.

«Супостата» изображал сторожевик 50-го проекта, он бегал вдоль берега в районе Качи, а катера поочередно выходили в торпедные атаки. Первоначально атаки были условными, т.е. командир определял по РЛС дистанцию, оценивал курс, скорость цели и примитивным рамочным прицелом устанавливал угол упреждения торпеды. Момент залпа обозначался опусканием сигнального флага «рцы». После нескольких таких атак получаем радио «Рцы фактически исполнить».

Командир разрешил мне боком разместиться в рубке рядом с ним. В те времена торпеды не красились серебрином, как позже, а смазывались водостойкой вязкой смазкой «АМС-3». Стрельба торпедой осуществлялась с помощью заряда чёрного дымного пороха. По команде «Пли» торпедист дёрнул за рукоятку и тут же лёг на палубу под аппарат. Командир и боцман присели, а я, зажав зубами ленточки бескозырки, высунулся из рубки, созерцая процесс.

Пороховые газы вытолкнули торпеду из трубы аппарата, при этом давлением газов с торпеды сорвало и раздробило значительную часть смазки. Катер на скорости более 30-ти узлов влетел в облако из смеси пороховых газов и смазки, значительная часть которой тут же осела на катере, а я был покрыт «шоколадной глазурью». Торпеду, упавшую в воду, рулями стало уводить на заданное углубление, при этом её кормовая часть с вращающимися соосными винтами высунулась из воды и через дейдвудную трубу плюнула мне в лицо отходами запустившейся машины.

По нагрудный карман я был чёрен, как нигериец. Оторжавшись, команда тёрла меня соляжкой и содой, а робу боцман посоветовал на крепком конце потаскать за катером, но не более десяти минут. Зная, что за испорченную амуницию мне достанется от ротного старшины по кличке «Шомпол», я перестарался, потаскал около получаса. Когда достал, вспомнил и «Шомпола», и ротного командира, так как от рубахи остались одни швы и бахромы. В лагерь пришел в одних штанах с красной от соляжки физией. Романтика закончилась чистой гальюной.

Сокращение практики было связано с тем, что в училище при-
был Главком ВМС адмирал Н. Г. Кузнецов. Перед строем роты он объявил нам, что с этого момента мы становимся подводниками. Так «Голландия» стала подводническим училищем, а мы назавтра отправились в Южную бухту Севастополя в подплав.

«ЧАЙКА» НАД ЭЛЛИНГОМ

В канун Юбилея Победы пошел положить цветы друзьям-служивцам на кладбище Николаева. Недалеко от центрального входа среди зелени увидел чёрный обелиск с портретом и надписью «Герой Советского Союза, капитан 1 ранга Б. М. Першин». То, что катерник Першин похоронен в Николаеве, для меня было новостью, и тут же всплыли воспоминания.

В начале 50-х нам, «Голландцам» второго курса, довелось проходить корабельную практику в бригаде торпедных катеров. Бригадой командовал контр-адмирал Осипов, дивизионом командовал капитан 3 ранга И.П. Шенгур, оба Герои Советского Союза, знакомые с времён войны. На этих легендарных катерниках курсанты смотрели с обожанием.

В один из дней во время «адмиральского часа» мы с другом решили постирать наши белые рубы. Замочили их в тазиках — обрезав по-флотски, сидим в тени поднятого на подкильных концах катера, как вдруг по бригаде объявляется учебно-боевая тревога, связанная с атомным нападением на военноморскую базу. Экипажи катеров втиснулись в химзащитную одежду и начали дезактивацию.

Чтобы не смущать своим голым видом христоролюбивое воинство, мы, захватив обрезы, спрятались в береговую баталерку. В разгар ученья на эллингах появляются, о чем-то громко споря, комбриг и комдив. Когда они подошли поближе, выяснилось, что один повторяет: «Накину!», другой: «Не накинешь!». Адмирал достаёт спички, поджигает бикфордов шнур учебного взрывпакета и отбрасывает его в сторону. Взрывпакет — это заряд чёрного пороха, закатанный в смесь битума и опилок.

Шенгур в мгновение ока срывает с головы Осипова его расшитую золотом адмиральскую фуражку и накидывает её на взрывпакет.

Взрыв! Фуражку разносит на составные части. Чехол белой чайкой взлетает выше всех и падает в воду. На берегу немая сцена. Адмирал от нахальства друга стоит, разинув рот. Он не рассчитывал, что опыту подвергнется его фуражка. Шенгур стоит на всякий случай в сторонке. Осипов, глотнув воздуха, обозвал друга неуставным словом и ушёл в штаб.

Комдив продолжил невозмутимо руководить ученьем. Только прозвучал отбой тревоги, часовой у эллингов крикнул: «Товарищ капитан 3-го ранга, Вас к телефону». Шенгур, находившийся метрах в тридцати от телефона, направился к нему, на ходу произнося: «Командир 1-го дивизиона, 2-й бригады торпедных катеров, Краснознамённого Черноморского флота, кавалер орденов (следует перечисление), Герой Советского Союза, Иван Петрович...» и уже, взяв в руку трубку, произносит: «Шенгур слушает».

Судя по довольной улыбке, его приглашает адмирал на «рюмку чая», помянуть жертву спора.



ЭНТРОПИЯ

Теорию теплотехники в «Голландии» читал флотский полковник С. М. Волосов, долгое время до этого он руководил кафедрой в ленинградской «Дзержинке». Исключительно интеллигентный человек, он с шиком носил флотскую форму. Его опрятная борода была пушистой и большей частью совершенно белой. Лекции читал интересно, доступно, уделяя внимание не только сути

читаемой дисциплины, но и этическому воспитанию курсантов-бурсаков, пришедших в училище не из дворянского сословия. Например, наставлял: «Товарищи будущие флотские офицеры, если вы едете в дилижансе, а в нем стоит хотя бы одна женщина, которая не садится уж из-за того, что не желает помять свой кринолин, вы не имеете права сесть».

Закончив читать соответствующий раздел, он, желая подчеркнуть эфирность понятия «энтропия»* и, как потом выяснилось, не впервой, эффектно бросил: «Товарищи курсанты! Запомните, если я когда-либо, у кого-либо спрошу: «Что такое энтропия?» — то плюньте мне в бороду».

В феврале 58-го года наш первый набор «Голландии» защищал дипломные проекты. В одной из секций дипломнику среди прочих вопросов был задан вопрос: «Что такое энтропия?». Руководил секцией начальник кафедры из Второго инженерного училища, в секции пять-шесть человек, среди которых полковник С. М. Волосов и флагманский инженер-механик бригады подводных лодок в Балаклаве, выпускник «Дзержинки».

Отвечая на очередной вопрос — что такое энтропия, курсант возьми да и ляпни — мол, как-то полковник С. М. Волосов по окончании одной из лекций заявил: «Если я когда-либо у кого-либо спрошу, что такое энтропия, то плюньте мне в бороду». У председателя расширились глаза, он окинул взглядом членов комиссии, выясняя, кто задал этот некорректный вопрос. В ответ молчание. Председатель берёт у адъюнкта — секретаря секции протокол, читает и, обращаясь к флагмеху, спрашивает: «Иван Иванович! Вы удовлетворены ответом?». Тот бросает: «Вполне».

Лет 10–15 назад он был курсантом у С. М. Волосова в «Дзержинке».

«УМНАЯ КОРОВА»

В «Голландии» караульный пост № 2 был у здания водохранилища на горе. Вверх от главного корпуса по крутому склону, заросшему травой и дерезой, вела тропинка. Курсанты любили

* Энтропия — от греческого слова «entropia» — поворот, превращение. Теоретическая величина. Функция состояния термодинамической системы. Введена в 1865 году Р. Клаузиусом (БЭС).

этот пост, так как его нечасто посещали проверяющие — кому охота в темноте карабкаться по кучугурам, а во-вторых, на посту у здания росло невысокое, но раскидистое дерево-боярышник. Не куст, а именно дерево. На его вытертых до блеска раскидистых ветвях удобно было возлежать, опираясь на «фузею» Мосина 1891–1930 годов, а с ветвей днем хорошо просматривалась тропинка.

Однажды ночью на посту № 2 стоял курсант Червинский, часа в два ночи он, услышав шорох в кустах, привел себя в бравый вид и, как положено по уставу, крикнул: «Стой! Кто идет?». В ответ тишина, только кусты шелестят. Он повторяет запрос: «Стой! Стрелять буду!». Опять тишина. Тогда последовал вопль: «Стой, б...ща, стрелять буду!». Шорох стал удаляться.

Утром начальника караула и курсанта вызвали на ковер к начальнику училища, оказывается, дежурный по училищу написал рапорт, обвиняя курсанта в оскорблении старшего офицера нехорошим словом. Дежурным офицером был капитан 2-го ранга Коровкин, читавший курс «Политработа в армии и ВМФ», читал тоскливо и гнусаво. На вопрос начальства «Почему?» курсант ответил, что действовал почти по уставу. «Так как на два запроса никто не ответил, я подумал — не стрелять же мне в корову, и крикнул первое, что пришло в голову».

Первым отреагировал Коровкин, прогнусавив: «Умная коро-ва». С этого момента к нему прилипла кличка «Умная корова», а курсанта отпустили нести караул. Учившиеся на 10–15 лет позже курсанты продолжали его звать между собой «умной коро-вой», даже не подозревая, откуда у клички ноги растут.

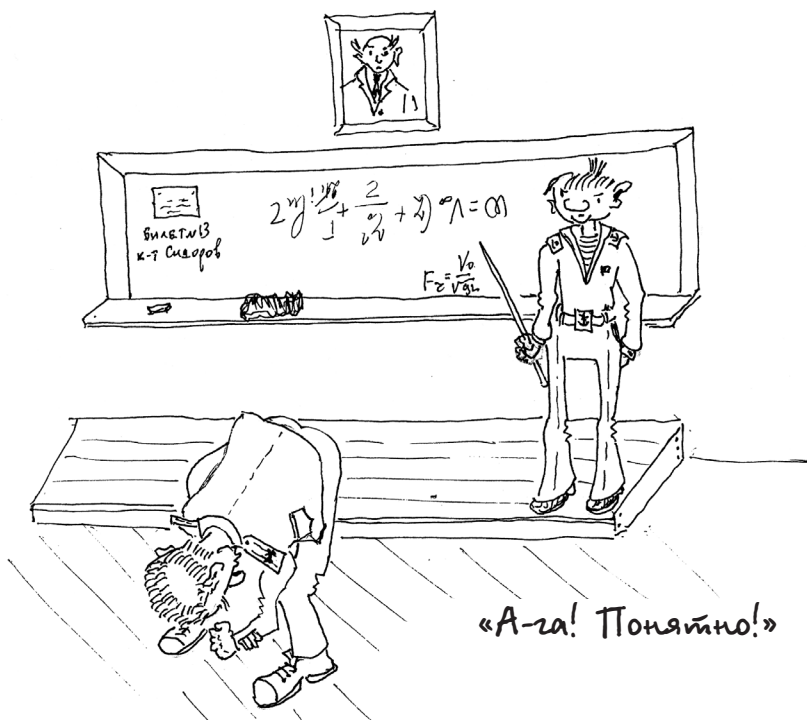
«ГИДРОМУТЬ»

Курс гидромеханики (за обилие формул мы его звали гидромутью) в «Голландии» 50-х годов и позже читал капитан 2-го ранга Л.А. Кивако — тогда кандидат технических наук. Бывший адъютант профессора Патрышева был большим оригиналом и умницей. Лекция начиналась с того, что, проскользнув мимо дежурного по потоку, махнув рукой, чтобы курсанты садились по местам, он от двери бросал крокодиловой кожи чёрную папку, которая, вращаясь, падала точно на трибунку подиума, и тут же, взяв мел, начинал писать формулы «от можа до можа», благо две доски,

занимавшие всю торцевую стенку аудитории, легко перемещались вверх-вниз. Нас постоянно удивляло, как он без бумажки, по памяти, всегда знал в каждом потоке, на каких «пси», «кси» он прерывал по звонку предыдущую лекцию.

В 80-х годах было выпущено ограниченным тиражом факсимильное издание «Остромирово Евангелие» 1056–1059 годов — фолиант. Оно напоминает мне своими размерами учебник профессора Патрышева «Гидромеханика».

Наступил «час расплаты» — экзамен, многие узнали «кузькину мать», поездку в отпуск — где и когда «зимуют раки», и пятерку в виде лебедя. Один из курсантов второй роты тянул на три или два. Кивако, желая вытянуть не совсем плохого курсанта, попросил написать дополнительно какую-то формулу. Если память не изменяет, формулу Петрова — давление в масляном клине подшипника скольжения. Пока экзаменуемый «морщил редьку», дежурный по взводу выскочил из аудитории. Друзья тут же на ста-



ром ватмане написали карандашом пожирнее эту зависимость. Так как двери аудитории были очень высокими, с застеклённой аркой, карабкаться пришлось друг на друга, при этом плакат прижали к стеклу вверх ногами. Доведённый до отчаяния стоянием у доски курсант, у которого уже «срывало резьбу» ниже ватерлинии, добросовестно перерисовал формулу, но тоже вверх ногами.

Кивако, оторвавшись от другого корифея, обнаружил на доске продукт «ясности мысли необыкновенной». Почти двухметровый «экзекутор» потряс головой, повернулся к доске задом и, переломившись пополам, сунул голову меж ног.

«Ага! Понятно!» — закричал Кивако. Так Архимед кричал: «Эврика!», открыв закон:

*На погруженное тело,
Как оно бы ни хотело,
Давит сила на подъём
Равно как его объём.*

После этих акробатических кульбитов преподавателя отпуск курсанта отодвигался на неопределённое время.

Нет, капитан 2-го ранга Кивако был чудесным преподавателем и хорошим человеком.

Знаю по себе. Учившись не очень старательно, особенно по общетехническим дисциплинам, умудрился у него на экзамене получить пять.

«ИНТИМ» ПО-ПОДВОДНИЦКИ

Корабельную практику на подводных лодках первый набор «Голландии» проходил после третьего курса. До этого мы практиковались на надводных кораблях. Значительная часть класса «313» была распределена на подводные лодки, базировавшиеся в Балаклаве.

Третье отделение класса попало на ПЛ «С-67», которой командовал капитан 2-го ранга Маркелов. Всех курсантов расписали по боевым постам, пояснив, что через каждые десять дней будет проводиться ротация по боевым постам электромеханической боевой части.

Командиру курсантского отделения, первому по списку, достался боевой пост № 1 в первом торпедном отсеке. Командир отсека

выдал книжку «Боевой номер» и приказал за сутки вызубрить обязанности по корабельным расписаниям, а штатный матрос поста рассказал о заведовании и объяснил суть каждого расписания.

Вскоре лодка вышла в море на отработку задач курса боевой подготовки.

Первое в нашей жизни погружение запомнилось надолго, но не из-за того, что было несколько не по себе — это пережили и освоились довольно быстро. Неприятности у курсанта начались часа через три-четыре подводного плавания. Постоянные учения, тревоги не позволяли перемещаться через отсеки, а это вызывало значительные бытовые неудобства.

Старшина обратил внимание, что новый член отсека слегка повизгивает, зажавшись у кормовой переборки. Опытный подводник, служивший срочную по пятому году, неодобрительно покачал головой и изрек: «Что, ниже ватерлинии резьбу срывает?». Молча взял палубный ключ, вывинтил пробку футштока одной из цистерн вспомогательного балласта, многозначительно указал уровень воды в цистерне по футштоку и изрёк: «Войдёт!». Ткнул пальцем на блестящее бронзой отверстие, приказал: «Ложись! Торпедо-заместительная цистерна в твоём распоряжении, одиннадцать кубов, надеюсь, хватит».

Цистерна, ощутив на себе тяжесть хилого курсантского тела, удовлетворенно заурчала. Пока шел интимный процесс, старшина набрал из какого-то спускного краника кружку забортовой воды, opravил на окончившем дело «счастливце» «гюйс». Пока курсант пил «подкильную», речь старшины закончилась словами: «Ты совершил первое погружение, вызубрил «Боевой номер», пил «подкильную» и, наконец, сожительствова с подводной лодкой. Быть тебе подводником до конца дней!» Что-то тяжёлое ткнулось курсанту в пятую точку. Оказалось, двое матросов торцом аварийного бруса поставили печать.

Десятилетия спустя, после развала Союза, на «прихвятизируемом» Черноморском заводе Николаева, где строилась «С-67», уничтожалась техническая документация, с которой сняли гриф «Секретно». Один из выпускников военно-морской кафедры НКИ передал меху-отставнику фотографию «С-67» из тактического формуляра лодки.

Эта фотография висит в спальне отставника, напоминая ему о его «первой любви».

ПЕТУХ В ПОЛЯРНОМ

На одной из подводных лодок в Полярном служил механиком В. Колбека. Потомок воевавшего на севере заслуженного подводника, он, чувствуя за собой поддержку авторитета предка, да и в силу своего характера, часто, ещё с курсантских времён, «выдавал на гора» разного рода выходки.

В один из дней военно-морского флота в Полярном вдоль главной улицы шествовал, как Остап Бендер по улице Старгорода, молодой человек, одетый в костюм зелёного цвета в крупную клетку, на шее красный платок, на ногах туфли «на манной каше». Одним словом, как тогда говорили, стилията. В одной руке у него был прут, а в другой верёвка — конец по-флотски. А вот другой конец конца был привязан к ноге рыжего петуха.

Благовоспитанные прохожие посматривали на него с интересом, народ недоумевал, где «экзоту» удалось раздобыть такой прямой и длинный прут, ведь в Заполярье растут одни каменные низкорослые березки, закрученные невероятно. А детей интересовал петух, так как многие видели эту диковинную животину впервые.

Колбека гнал петуха в сторону дома офицеров флота, и тут ему навстречу едет на газике командующий подводными силами (была в те времена такая структура — штаб подводных сил Северного флота). Контр-адмирал командовал во время войны подводной лодкой и лихо воевал. Надо заметить, он был хорошим командующим, но флагманским матерщинником.

За несколько минут до этого он на рейде Полярного, проходя на катере мимо торпедовоза, доставившего из Североморска ансамбль «Берёзка», через электромегафон «поставил на место» командира торпедовоза. Последний счёл, раз у него на борту несколько десятков девушек, некорректно будет при проходе катера под флагом командующего сыграть свистком сигнал «Захождение» и дать команду «По правому борту стать к борту». Командующий прорычал в мегафон: «Командир, ты думаешь, если посадил на борт кучу потаскух, то можно не выполнять корабельный устав? Трое суток ареста!».

А тут Колбека с петухом. Машина тормозит.

Командующий: «Что за вид? Почему петух?»

Колбека: «Товарищ адмирал! Слух прошел, что Вы в честь дня флота отменили сухой закон и в доме офицеров продают водку. Вот я и гоню закуску».

Дальше машина пошла без бензина, её гнал мат.

ТОРПЕДНАЯ АТАКА ВЕКА

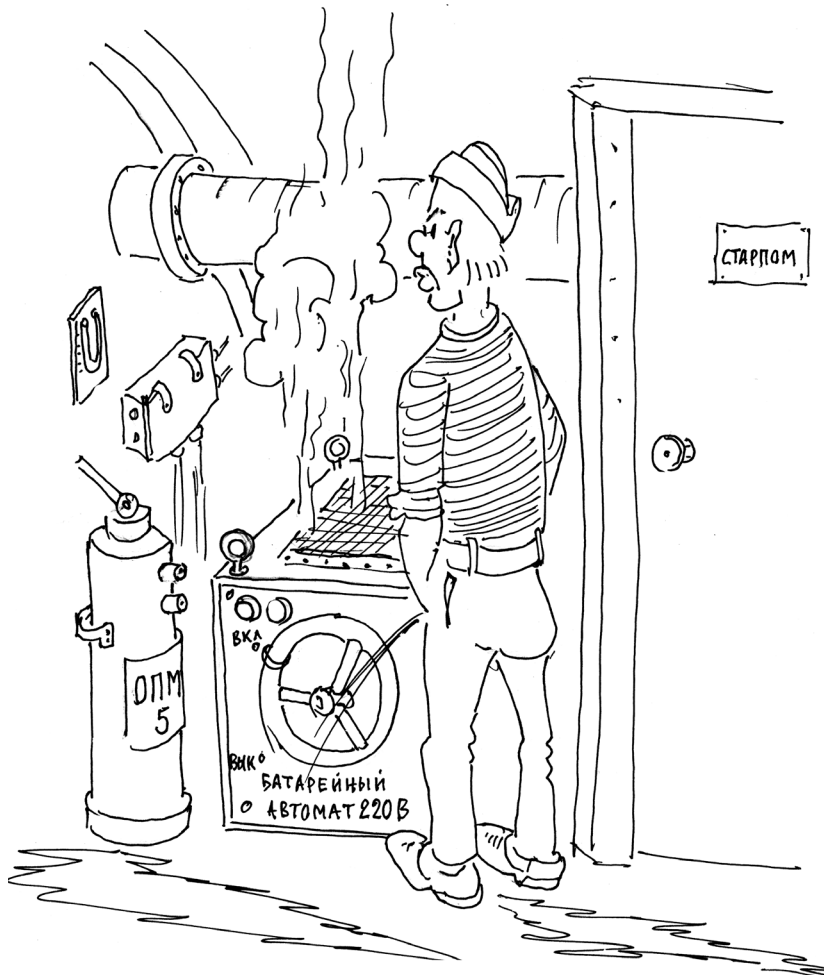
В начале 60-х годов «дизелюшке» Северного флота по итогам боевой подготовки выпала честь участвовать в торпедной стрельбе на приз командующего Северным флотом. Честь большая. Приз — серебряный кубок объёмом в два-три тульских самовара. Стрельба должна быть глубоководной, бесперископной, по целеуказаниям шумопеленгаторной станции (по тем временам такая атака почти новинка).

В носовые торпедные аппараты загрузили четыре практические торпеды и по боевой тревоге вышли в море. «Супостата» изображал отряд боевых кораблей в составе крейсера, 5 миноносцев и танкера. Лодка в нарезанном участке полигона боевой подготовки на глубине 125 метров ведёт поиск, в отсеках режим тишины, скорость малозумная, около четырёх узлов, нервы у всех на пределе. Правда, уверенный в себе командир приказал коку готовить обед по расширенной программе. Кок старался, ведь до службы после «кулинарного техникума» он воевал с кастрюлями в ресторане Петрозаводска.

На одном из галсов акустик обнаружил шум винтов кораблей охранения, а затем и крейсера. Конвой шел противолодочным зигзагом. Командир лодки ввёл в электромеханический аппарат управления торпедной стрельбой (электроники тогда не было) элементы движения целей, рассчитал «торпедный треугольник» и осторожно стал выводить лодку в точку залпа, одновременно анализируя поведение кораблей охранения, чтобы определить, обнаружены мы или нет и не меняет ли галс конвой.

В первый отсек отдана команда «1-й, 2-й, 3-й, 4-й торпедные аппараты приготовить к выстрелу». Получен доклад об их готовности. Командир ПЛ даёт команду: «Торпедные аппараты, «Товсь!». Минёр и старшина команды торпедистов в первом отсеке взялись в четыре руки за рукоятки стрельбовых баллонов, чтобы по команде «Пли» поочерёдно рвануть за них, и тогда воздух под давлением 160 атмосфер вытолкнет двухтонные торпеды из аппаратов.

Пожар в своей отсеке



На этих лодках команды командира по трансляции репетует механик. Громкоговорящая связь тогда выполнялась на радиолампах, поэтому при её включении нужно было какие-то секунды подождать, пока прогреются лампы и загорится индикатор «Готово». Но при торпедной атаке секунды, бывает, решают всё, поэтому механик заранее включил МКТУ и зажал микрофон

меховой рукавицей. Над микрофоном расположены раструбы переговорных труб нос — корма. В этот напряженный момент командир обнаружил поворот кораблей охранения на другой галс, поэтому задержал команду «Пли», разбираясь в обстановке. Вдруг кок по переговорной трубе с восторгом заорал: «Центральный! Обед готов!». Перчик, которым он в этот момент сдабривал закуску, выдуло вентилятором из переговорки прямо механику в нос. Подержавшись в конвульсиях, механик громогласно чихнул.

Минёры, находившиеся к этому моменту в состоянии транса, понимая грандиозность доверия, приняли «Ап-чхи» за команду «Пли» и дружно налегли на рукоятки. Торпеды пошли на «супостата». Лодка, потеряв 8 тонн массы, рвётся вверх, механик вопит команды на удержание, но громче всех кричит командир: «Не пли, не пли!». Это глас вопиющего в пустыне — торпеды ушли. Услышав из первого отсека радостный доклад «Торпеды вышли», командир, нарушив флотский этикет центрального поста ПЛ, тихо выдал «боцманский трёхэтаж», пнул сапогом аппарат управления торпедной стрельбой и бизоном ушёл во второй отсек, в каюту.

Старпом выполняет послезалповое маневрирование и выводит лодку в точку всплытия. Из второго отсека мрачнее тучи выполз командир, поднял перископ и не механику, а прямо трюмному старшине бросил: «Продуть среднюю». Лодка всплыла в позиционное положение, командир и сигнальщик поднялись на мостик, а в лодке запустили дизель для продувания концевых цистерн главного балласта отработанными газами дизеля. Механик, хотя и хорохорится, но понимает, что вскоре командир, получив данные о сорвавшейся атаке, «воткнёт ему перо в хвост». Всплыли в крейсерское положение, и с мостика через рубочный люк командир как-то мягко бросает: «Механику на мостик». «Маслопуп», подумав — вот он, момент истины, полез наверх. Доложился. Командир протягивает ему золотой портсигар и говорит: «Закуривай». Механик мычит: «Не курю». Командир берет у боцмана пластиковый блокнот для записи «семафоров», молча передает его механику. Там коряво написано — «Командиру ПЛ. Благодарю за отлично выполненную атаку. Три торпеды прошли под крейсером! Комфлот».

Вот так и воевали!

ЖЕРТВА ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОДЫ

В преддверии сильного шторма все лодки, находившиеся в полигоне боевой подготовки, увели в ближайшие губы Кольского полуострова.

Нашей лодке определили точку якорной стоянки в губе Порчниха. Стали на якорь у берега, где безопасна стоянка и глубина позволяет ловить рыбу.

Механик уговорил командира запастись свежей водой из ближайшей речки. Перевозить воду предполагалось надувной лодкой в резиновых мешках для дистиллата. А воды на «дизельюшках» всегда не хватало даже на еду, да и качество становилось отвратительным после нескольких недель хранения. Ходил анекдот, что доктору одной из подводных лодок однажды дали справку об анализе воды из цистерн, где в соответствующей графе было написано: «Ваша лошадь больна диабетом».

Надули резиновую «ЛАС-3», выделили трех матросов: два на берегу набирают воду, третий возит её на борт. Работа пошла.

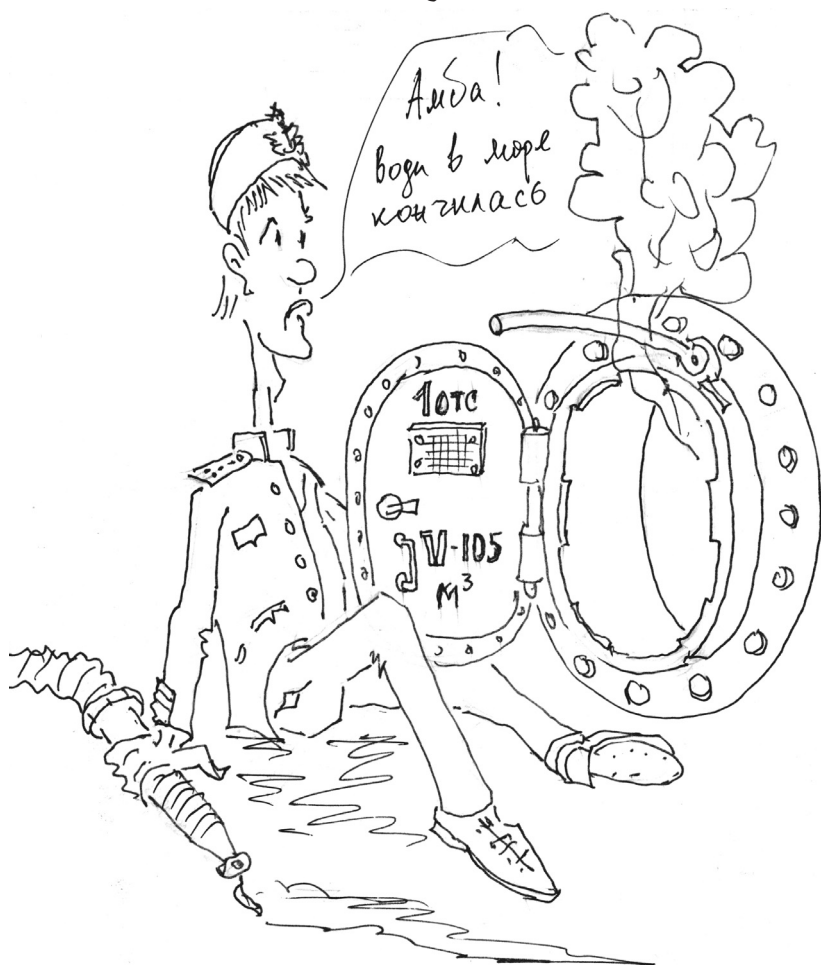
Увлеченные рыбалкой, а шла треска до метра длиной, палтусы и зубатка, мы не заметили, как один из матросов на берегу исчез. Выяснилось, что он ушел за сигаретами в лопарский поселок, видневшийся на берегу в конце губы. На поиски послали командира минно-торпедной боевой части — матрос-то его. Через довольно продолжительное время минёр привёл беглеца. Попытка рассказать об одиссее матроса в гости к лопарям прерывалась козлиным блеяньем и хватанием за живот. В конечном итоге выяснилось — минёра на подходе к чумам окружила свора собак, от растерзания спасла жердь, подобранная на осушке среди плавника. Посёлок как вымер, только из одного чума доносились приглушенные звуки. Откинув полог, минёр увидел матроса, который пытался стянуть малицу* с существа, находящегося под ним. Лицо существа отражало ужас, оно благим матом орало: «Моя жеребца». Оказалось, что это был мужик-лопарь, который от страха да из-за долгого отсутствия практики в русском языке забыл слово «мужчина», а матрос к концу пятилетнего срока службы без увольнений потерял опыт общения с дамами, лопар-

* Малица — национальная одежда жителей Крайнего Севера.

скими тем более, поэтому принял его за женщину, так как одеты «аборигены» одинаково — в малицы.

Лопарю компенсировали эмоциональный стресс бутылкой «огненной воды», а к матросу до конца его службы прилипла кликуха «Моя жеребца».

Пожар в соседнем отсеке



ОСОБЕННОСТИ ПОДВОДНИЦКОГО БЫТА

Во времена, когда Держава могла себе позволить стучать ботинком по столу ООН, на флотах проводились полномасштабные учения в районах океана, весьма удалённых от баз. Как-то корабли Северного флота с упоением «воевали» в Атлантике между Гренландией и островом Ян-Майен.

Нашу лодку водоизмещением чуть больше тысячи тонн ошастливили, посадив стажером или в другом непонятном качестве «капраза» из политакадемии. Мужик породистый, холёный и объёмный, он с трудом втискивался в рубочный люк, а уж классического скольжения по поручням трапа боевой рубки по сигналу «срочное погружение» он освоить не смог. Кряхтя перебирал руками-ногами балясины трапа. Спёртый воздух отсеков при первой возможности вытеснял его на мостик, где он своими объёмами заполнял всё ограждение рубки. А доступ на мостик в надводном положении разрешался исключительно редко, по два-три человека на считанные минуты. Он же, пользуясь правом гостя и чина, злоупотреблял этим, чем вызвал недовольство вахтенных офицеров, так как при появлении «супостатовых» самолетов лодка уходила под воду за считанные секунды, а «стажёр» из-за громоздкости был пробкой, на которой они не раз сидели в шахте люка.

Лодка, как живой организм, готовила ему наказание.

Сходяв при волнении моря в надводный галльон, где через забортную трубу «поддувало» волной в пятую точку, он решил нарушить подводническое правило — не ходить в надводном положении в подводный галльон. И пошел. Не зная ни конструкции, ни инструкции, он сделал своё чёрное дело. Вместо кингстона смыва (зелёный цвет) он открыл клапан продувки баллона галльона (голубой цвет), чем создал в баллоне избыточное давление. Обнаружив внизу рычаг захлопки унитаза, он потянул его на себя. Содержимое баллона рвануло в отсек. В центральном посту запахло не духами «Шанель №5», а из галльона вылетело чудо в «шоколадной глазури», с катюхами на кудлатой голове. После отсек мыли аврально водой с содой от килиа до клотика. Самого же «стажёра» купали на любимом мостике полярной водой, щётками и одеколонами, какие нашлись у команды. Букет — сказка! Форму на бросательном конце таскали за лодкой, не помогло,

при погружении оставили в ограждении рубки. С мира по нитке одели капраза, после этого на мостик он долго не выходил, так как лишней канадки «слоновъего размера» не отыскалось.

Командир разнёс «трюмачей», а меху было приказано сделать инструкцию, годную даже для неандертальца. На старой штурманской карте мех изобразил матросика с соответствующими «атрибутами» на голове, не рисовать же капраза, и написал:

*Товарищ! Запомни подводный закон —
Не рви за рычаг, на прибор не глядя,
Иначе будешь обгажен, как он,
Дерьмом предыдущего дяди!*

Командир одобрил, но вместе со старпомом долго ржал, обнимая выдвижные устройства.

ПАМЯТИ ФЛАГМЕХА

В конце 50-х годов флагманским инженер-механиком 25 бригады подводных лодок Северного флота был инженер-капитан 2-го ранга Кирюшкин Юрий Александрович. Курсант, поступивший в «Дзержинку» в 1941 году, всю войну провоявавший в морской пехоте, закончивший училище после войны, всю службу «пропахавший моря» на Северном флоте, уже после демобилизации защитивший кандидатскую диссертацию, он был классным мехом, лодку знал до шпльнта. К тому же его отличало большое чувство юмора.

В 1959 году бригаду перевели из Полярного в Ягельный (теперь г. Гаджиев). У пирса плавбаза «Инза», переделанная из танкера, и плавказарма. На месте взорванной скалы две казармы и здание штаба дивизии. По другую сторону от пирса 23 «разборно-щелевых» деревянных домика, на горке одинокий четырёхэтажный кирпичный дом и магазин чуть больше собачьей будки. Дорога до штаба длиной в триста метров — взорванный базальт с отсыпкой. К домам глыбы взорванных скал. В этой обстановке друг Кирюшкина — флагманский врач привозит на барже (дороги из Мурманска ещё не было) горбатого «запорожца». В обеденный перерыв, когда бывали в базе, друзья ездили в клуб поиграть в бильярд. После того, как Юрий Александрович экспроприировал у меня втихую несколько правых перчаток и галоши, а затем

на день рождения подарил их мне в авоське с ленточками, я затеял месть.

Как-то, идя на подъем флага, засунул две картофелины в обе выхлопные трубы «запорожца», стоящего прямо на пирсе. Когда бильярдные соперники, взгромоздив свои тела в утлую коробку «запорожца», попытались завести двигатель, он пыхтел, стонал, но, увы, не заводился. Проверен бензин, искра, а толку нет. Упрев, пара села на привальный брус пирса отдохнуть.

Предлагаю свои услуги.

Кирюшкин: «Да ты и в дизелях-то не разбираешься, а тут карбюратор!»

И он был прав, автомобилем я тогда не занимался. После недолгих переговоров меня допустили к телу двигателя. Выдернув картофелины крючком, сделав магические пасы руками в зад у «запорожца», доложил, что дело сделано. На вопрос, в чем причина, промычал о падающем потоке в карбюраторе и ещё какую-то чушь, где-то услышанную или вычитанную. Когда двигатель запустили, впервые услышал незаслуженное мной слово «могём», поэтому молча показал флагмеху на две картофелины, валявшиеся на пирсе, и две трубы выхлопа «запорожца». Почесав нос, Юрий Александрович объявил, что за ёрничанье над двумя старшими офицерами я сегодня заступаю дежурным по живучести бригады, а это значит — не попадаю на встречу с однокашниками. Его отчески-дружеские подначки мы ощущали неоднократно и изредка отвечали взаимностью.

Через несколько недель в магазине среди военной мишуры и звёзд увидел стройбатовскую эмблему — кирку и лопату. Приобрел пару, так, на всякий случай. Когда флагмех отдыхал в «адмиральский час» у себя в каюте на ПКЗ-80, тихонько свинтил с погон его кителя инженерские молотки и навинтил стройбат.

Во время вечерней планёрки в кают-компании кто-то из командиров лодок заметил на погонах флагмеха новинку и наивно спросил комбрига: «Что, у нас флагмех уходит на берег?» Комбриг: «Чепуха».

Когда были обнаружены кирка и лопата, Юрий Александрович под хохот штаба и командиров сказал: «Я ему привинчу их на одно место!»

Конечно, шутки у нас были порой грубоваты, но мы были молды, энергичны, достаточно образованны, но заперты в прочные

корпуса лодок, да ещё в заполярных скалах и тундре. Не было даже кинотеатра или какого-то паршивенького дома офицеров. Энергию укрощали волейболом, лыжами, рыбалкой и, что греха таить, корабельным C_2H_5OH , так как на флоте буйствовал сухой закон.

Кстати, горбатый «запорожец» они в конечном итоге на этой горбатой дороге перевернули в море.

«ТОРПЕДНАЯ АТАКА» И ЭКОЛОГИЯ

В Лиенае напротив пирсов подплава расположен судоремонтный завод. У стенки завода лагом ошвартован эсминец 41-го проекта, у него по корме пара лодок 613 проекта. Подводная лодка «С-300» у пирса подплава готовилась к постановке в доковый ремонт, поэтому с неё выгружали патроны регенерации воздуха (500 шт.), боезапас и прочее, что не положено иметь на борту в доке. Патроны — прямоугольные, герметичные ящики из оцинкованного железа, заполненные регенеративным веществом, способным поглощать углекислоту из воздуха отсека и выделять значительное количество кислорода. В нестандартной ситуации при попадании масел или других горючих веществ на пластины регенеративного вещества начиналось интенсивное горение, сравнимое с вольтовой дугой, а при контакте с водой выделялось большое количество щёлочи.

Матрос-химик-инструктор-санитар-подводник (такова его должность) обнаружил один ржавый патрон, доложил об этом помощнику командира. Тот, не желая связываться с бумагами по списанию, приказал ему пробить дырку и бросить патрон в бухту. Глубина небольшая, до десяти метров. Патрон, полежав на дне, заполнился водой, щёлочь реактивной струей стала вытекать из патрона, он всплыл и, оставляя за собой пенный след, пошел в сторону эсминца.

Несмотря на организационный бедлам, обычный во время ремонта, на корабле сыграли боевую тревогу, по громкоговорящей связи на всю бухту понеслось: «Торпеда по правому борту». Все облегчённо вздохнули, когда «торпеда», не дойдя нескольких метров до борта, ушла на дно.

О «торпедной атаке» узнало начальство 37-ой дивизии, помощнику ввинтило только выговор, так как под руками у них

не было Петровского «Регламента о управлении адмиралтейства и верфи...». Там в пункте 39 «Смотреть над гавеном, чтобы баласту и сору не метали» написано (орфография соблюдена): «Капитан над портом должен иметь надзирание над всем гавеном, и смотреть чтоб баласту или какова сору не бросали. Також во время чищенья кораблей и починки, всякой сор должен вывозить, чтоб ничего на дно не упало. А кто из своих то учинит сам, или при его присутствии, хотя он над тем команду имел или нет, ежели Офицер, за всяку лопату, за первой раз месяц жалованья, за второй полгода, а за третий будет оштрафован отнятием чина, и написан в рядовые. А рядовых, за первой раз, бить кошками один раз, за второй по три дни, за третий на каторжную работу. А буде чужой, то за каждую лопату по сту ефимков...»

ОТКУДА РАСТУТ КОРНИ ЛЕГЕНДЫ ОБ ОТПИЛЕННОМ ЯКОРЕ

Подводная лодка «С-300» где-то в 60 – 61 годах проходила текущий ремонт на СРЗ в Росте под Мурманском. В ходе ремонта лодку поставили в сухой док, а так как якорная цепь по срокам подлежала отжигу и проверке на цепепробном стане, якорную цепь и якорь стравили на подошву дока. Леса ещё не поставлены, а в осушенном доке девушки-газорезчицы стали вырезать в балластных цистернах лодки решетки, чтобы доковая комиссия осмотрела забортную арматуру и корпус. Цепь отклепали от якоря и отправили в цех.

Боцман лодки — мичман-сверхсрочник решил подшутить над молодым рулевым-сигнальщиком. Вручив ему ножовку и пару истертых полотен, он сказал: «Видел в море фонтан брызг от якоря, когда лодка всходит на волну? А все потому, что шток якоря у нас длинный и не входит полностью в клюз. Сам понимаешь — фонтан демаскирует лодку. Нужно от штока отпилить миллиметров 200». И салагу отправил вниз в док.

Полизав с полчаса тупой ножовкой шток, а якорь весом 750 кг, молодой понял, что до конца своей пятилетней службы ему шток не одолеть. И нашёл решение. Попросил девчат-газорезчиц обрезать шток. Девчата пообещали выполнить работу после обеда, они, мол, принесут резак соответствующего размера. К концу рабочего дня работу сделали, даже отверстие для кольца прожгли.

Довольный салага доложил боцману о выполнении приказа. Когда боцман с палубы лодки глянул вниз в док, ему понадобился валидол; он знал, что командир за результат этого розыгрыша размажет его по подошве дока. Другой якорь может появиться только из техупра флота, а это чревато «губой», штрафом и прочими последствиями.

Чтобы якорь не попал на глаза старпому или штурману, крапом якорь подняли на берег и завалили конструкциями легкого корпуса.

Вся боцкоманда рыскала по заводу в надежде найти замену якорю. И через несколько дней разведка донесла, что на территории СРЗ есть большой сарай бригады шеф-монтажа из Сормово, а там есть якорь.

Подготовились тщательно. К листу железа приварили скобы, привязали канат и в воскресенье ночью, сбив замок с ворот сарая, на листе уволокли якорь по бетонной дороге. Но след-то остался!

Так вот, чтобы замаскировать кражу якоря, боцкоманда выкатила из сарая барабан коаксиального кабеля, годного для антенн телевизора, по тем временам — целый клондайк в спиртовом эквиваленте. Барабан по песку укатили в другую сторону к стенке, где стояли в ремонте самоходные баржи и погрузили на ближайшую. Шкипер, получивший накануне вечером от «хороших людей», не ведая за что, твердую заводскую валюту, спал как сурок.

Утром сормовские работяги, обнаружив пропажу барабана, пошли по его следу. Нашли на борту баржи, выволокли шкипера на «свет божий» и, как Ваньку Жукова, евойной харей в барабан. О пропаже якоря никто и не вспомнил, а командир лодки капитан 3-го ранга Путинцев так ничего и не узнал, так как фонтан в море был как всегда.

СЁМГА «ПО-ПОМОРСКИ С ДУШКОМ»

На всех подводных лодках главные гребные электродвигатели охлаждаются воздухом с помощью электровентиляторов. В начале 60-х годов на одной из лодок Северного флота случилась уникальная поломка — пробило изоляцию главного полюса такого вентилятора. Уникальная потому, что была, вероятно, единственной за всё время эксплуатации 215 лодок 613-го проекта.

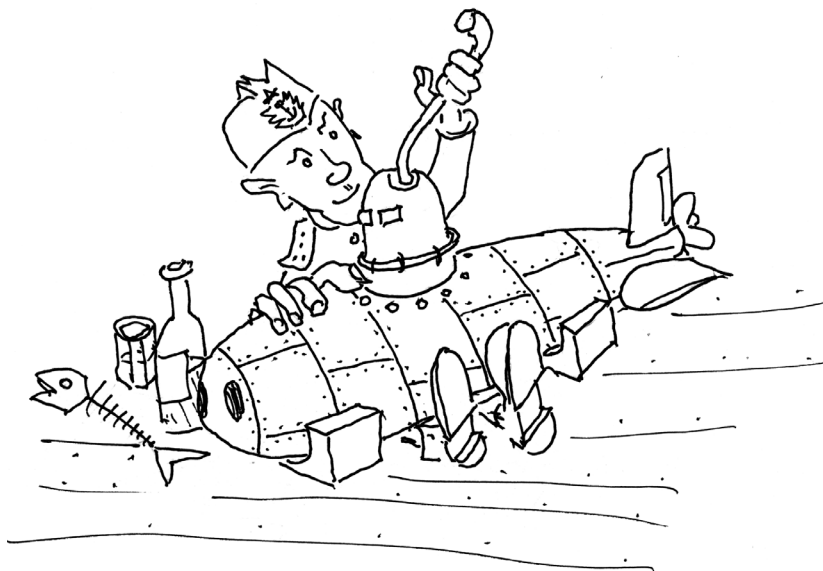
В Полярном, в ЗИПе такой обмотки не нашлось, поэтому механику лодки пришлось ехать в г. Колу за Мурманском, где расположены были склады технического управления флота.

Нашел. Деталь весом около 10 килограмм была большой катушкой из медной шины, покрытой кремнеорганической изоляцией. Из катушки вызывающе торчали два медных выводных конца. Получил — и в Мурманск. Ресторан «Арктика», воспетый Юрием Визбором и Виктором Конецким, был в те времена единственным в городе, но посещать его служилым людям в форме было запрещено. Пройти мимо мех не мог, так как в Полярном буйствовал «сухой закон». В зале «гудели» рыбаки с траулеров. Сел, заказал. И только собрался мех вонзить зубы в бутерброд с сёмгой «по-поморски с душком», как рыбаки задрались. Кто-то кого-то толкнул, и он пошел задом, сшибая столы. За последним сидел мех, он, зажав зубами бутерброд, поймав почти на лету графинчик с «окавытой», толкнул рыбака на его штатное место. Довершая разгром зала, рыбак приземлился у друзей-рыбаков. Разбора полётов не было, но мэтр ресторана тут же позвонил в комендатуру. Через несколько минут прибыл патруль — армейский капитан и два солдата. Естественно, звучит «пройдемтя».

Указав капитану, что тот капитан, а мех — инженер-капитан-лейтенант, и что это уже звучит солидней, но раз у капитана есть приказ коменданта доставить каплея в околоток, мех согласен с «пройдемтя», но только когда доест. В ответ начальник патруля, сидевший месяцами в тундре с росомахами и песцами, забывший политес, приказывает солдатам: «Взять!». Полученную на складе «железяку» швейцар отказался взять на хранение, так как мех заявил, что это «сов. секретно». Катушка осталась лежать на полу у стола. Мех берёт завернутую в бумагу деталь и, направив голые медные концы в сторону капитана, говорит: «Уйди, сука, законтачу!». Капитан, зная, что у моряков всё не так, как у людей, ретируется с солдатами и ждёт у входа, вызвав подмогу. Бедного меха увезли в комендатуру, а затем на губу.

Позже в приказе по флоту было написано: «Пьяный капитан-лейтенант с сов. секретной техникой устроил дебош в ресторане».

И мех вместо моря торчал на губе, правда, вскоре «сов. секретную» обмотку из камеры у него забрали, так как лодка без вентилятора — не подводная лодка и даже не Карлсон, который жил на крыше, а не в море.



Подготовка ПЛ к бою, походу и погружению

ДЕД ЩУКАРЬ ПО-ПОДВОДНИЦКИ

На рубеже 50–60-х годов командиром несамоходной плавбазы «Василий Вересовой» 8-ой дивизии ПЛ СФ служил капитан-лейтенант Дрожжин. Мы его между собой звали просто Лёша. Хозяйственный мужик, плавбаза у него всегда находилась в очень приличном состоянии, подводнички, обитавшие на корабле, на быт не жаловались.

Компанейский капитан-лейтенант, никогда не увлекавшийся рыбалкой, как-то за «рюмкой чая» напросился на рыбалку с устоявшейся компанией рыбаков, которую в те времена возглавлял негласный рыбацкий лидер командир подводной лодки «С-347» капитан 2-го ранга Виталий Филиппович Торопов. В одно из свободных воскресений он раздобыл у соседей-ракетчиков вездеход, оповестил рыбаков, кого-то послал за четыре километра на поселковую свалку разжиться опарышами — личинками мясных мух. Их добывали с помощью совковой лопаты, топора и пинцета.

Рядом со свалкой на уступах скал отгребался снег, топором вырубался кусок полярного дёрна, переворачивался, и с помощью пинцета из него выдёргивались личинки, находящиеся в анабиозе. На них-то и ловили в озёрах форель, кумжу, палию, гольца.

С рассветом вездеход доставил нас из Ягельного на Называевские озера в пятнадцати-шестнадцати километрах от него. Договорились, что Лёша остаётся в лагере, разводит костёр и подготавливает всё для ухи. Остальные по два-три человека расходятся рыбачить, но в определённое время один из мини-группы приносит пойманную рыбу к костру, а остальные чуть позже подгребают к ухе и, естественно, к чарке.

Мы с Филипычем ушли недалеко на знакомые места (бывали там не раз на лыжах), с трудом сделали несколько лунок в полуметровом льду и довольно скоро извлекли с десятка приличных гольцов. Рыба лососевая. Мне, как более молодому, пришлось сбегать к костру, отнести рыбу. Назад к лункам вернулся галопом. Рыба шла, а когда Филипыч извлек палию — рыбу необычайно красивой расцветки, просто «примёрзли» к лункам.

Зов толпы — «К ендове!»* вернул к действительности. Пришли к костру, когда рыбацкая бригада, не дождавшись нас, уже зажёвывала тост «Ну! За рыбалку!», а Лёша разлил уху. Тамада плеснул нам того, что в условиях сухого закона Северного флота добывают в недрах подводных лодок. Пока мы с Филипычем закусывали салом, присланным тещей с Украины, остальные приступили к ухе, в которую, как оповестил Лёша, он добавил «рыса», для навару. Поворчав, что нельзя к варке ухи допускать неучей, портящих благородную рыбацкую еду крупой, народ начал разбирать отварную лососевую рыбу, поливая её лёком, а иные — сёрбовать уху. Перед второй чаркой кто-то гребанул ложкой поглубже и извлек на свет божий «крупу». С воплем «Мужики, так это опарыши!» рванул в сторону с языком на плече. Следом веером брызнули рыбаки. Стон стоял, как на поле Куликовом после

* Ендова — вместительный сосуд из цветного металла. На кораблях старого флота использовался для раздачи вина команде. В книге «Устав Морской о всемъ что доброму управлению, въ бытности флота на морь» в главе три «О раздаче провіанта на корабляхъ» в пункте один «По скольку чего на месяцъ человеку» указано, что рядовые матросы получали пива — 7 вёдер, вина — 16 чарок. Вино выдавали 4 раза в неделю, по одной чарке в воскресенье, среду, пятницу и субботу.

битвы. Нам, не успевшим отведать деликатеса, пришлось защищать бедного Лёшу от озверевших рыбаков.

Оказалось, что Лёша, оставшись один, наполнил казан водой из лунки и, пока он закипал, стал раскладывать «закусон» на плащ-палатке. Опешив от изобилия бутылок, прихваченных рыбаками, костровой прихлебнул несколько раз для сугреву, затем приступил к процессу варки ухи. В куче рюкзаков был обнаружен пакет, как ему показалось, с крупой. Решив, что крупу берут на рыбалку не зря, сыпанул «рыс» от души.

Бригаде рыбаков пришлось основательно промыться горячительным, благо назад домой повезёт вездеход, а не нужно идти на лыжах. Лёшу раз и навсегда отлучили от рыбалки, но к воскресной чарке допускали.

ПУЛЬТ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ — КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ТЕЛА, ОСОБЕННО В НИЖНЕЙ ЕГО ЧАСТИ

На одну из атомных подводных лодок после соответствующей подготовки назначили командиром штурманской боевой части штурмана с надводного корабля. Уже несколько потёртый службой капитан 3-го ранга порой свысока посматривал на управленцев из электромеханической боевой части. В основном они были старшими или просто лейтенантами.

Штурман был заядлым курильщиком, посему в море страдал, так как на подводных лодках этого проекта курительная каюта еще не была предусмотрена, а боевая служба длилась многие месяцы. В базе кто-то из приятелей-штурманов подсказал ему, что в реакторном отсеке лодки на втором ярусе есть машинная выгородка компрессоров вакуумирования этого отсека. Куряки, нарушая всё и вся, иногда проникают туда и покуривают. Опираясь на чужой опыт, на боевой службе он повадился там покуривать.

Вахтенные спецтрюмные реакторного отсека докладывали на пульт об этих нарушениях, но он на замечания управленцев не реагировал, «фендра»*, мол. И лейтенанство задумало месть, вероятно, очень жестокою.

* Фендра — в царской армии пренебрежительное название нижних чинов.

Когда поступил доклад о том, что штурман в выгородке дымит, управленцы, подключив на щите громкоговорящей связи только реакторный отсек, объявили: «Внимание в энергетических отсеках! Мощность энергетической установки повышается до 60%». По этой команде вахтенный спецтрюмный захлопывает и берет на задрайки люк выгородки и покидает отсек, как положено по инструкции. Штурман заперт. Через 5 минут по связи идет оповещение об увеличении мощности до 80%. Лампочка-индикатор на пульте центрального поста бешено мигает, штурман воет благим матом: «Хочу на волю». Управленцы, сделав вид, что не сразу заметили горящий индикатор, по МКТУ облаивают штурмана за создание нештатной ситуации и дают команду отдраить люк выгородки.

Белый, трясущийся штурман долго отходил в каюте. Курить бросил сразу. Через 20 лет на встрече экипажа он заявил, что с тех пор куреву ни-ни.

Пульт предупреждает!



8 Марта по-поводнически
(букет от меха)

ЖЕНЩИНА И КРАБ

Уставшая от работы в полигоне, «эска» пришла на рейд Могильный, расположенный между материком и островом Кильдин. Старший на рейде определил точку якорной стоянки в западной части кильдинской салмы. Стали на якорь, открыли акустическую вахту.

Течение в проливе довольно сильное, глубина якорной стоянки около девяноста метров, корабельные рыбаки приуныли — в свободное время даже рыбку не половишь. Однако ухитрились, сделали блесну граммов в двести, наживка — кусок белой тряпки, и дело пошло. Ловились морские окуни весом около двух-трех килограммов. Вытащенные с глубины, они дико таращили глаза, а из-за кессонной болезни у них выворачивало желудки.

В разгар «путины» рядом с лодкой, подрабатывая машиной, задержался траулер, его кэп по «электроматюгальнику» запросил у командира — нет ли на лодке лишней бутылки спирта и немного галет. В обмен он предлагает экзотику камчатских крабов по количеству офицеров на субмарине.

Дело в том, что в те времена на Баренцевом море у нас акклиматизировали тихоокеанских лососей и краба. Лосось почему-то, к великой радости викингов-норвегов, ушёл нереститься в их полярные речушки, а краб в наши тралы изредка попадался.

Обмен состоялся. Крабов в сетке опустили за борт, а на время работы в полигоне принайтовывали в аппендиксе ограждения боевой рубки. Крабы вместе с нами несколько суток выходили в торпедные атаки, отрабатывали курсовые задачи.

В базе мех отволоч краба домой. Надо сказать, что с квартирой ему повезло. Он жил в шикарной трехкомнатной квартире в новом, втором по счету кирпичном доме, остальные двадцать три — дрова.

Правда, в этих «хоромах» ему принадлежала только одна комната, в остальных жили командир «С-344» и флагманский связист дивизии, который недавно привез на Север юную жену.

Мех, не застав никого в квартире, налил воды в ванну, положил в нее краба и был таков — на службу. Вскоре юная соседка прибежала домой, юркнула в «гаванну» (гальюн-ванна) совершить процесс «минус попить», а так как резьбу срывало, она на ходу сбрасывала амуницию.

Обнаружив в ванной качающегося «марсианина» с длинными клешнями, она брыкнулась в обморок. В пикантном положении её обнаружил первым муж, пришедший домой в обеденный перерыв. Вечером меху пришлось ставить «магарыч». Крабом закусывали всей квартирой.

НАШИ В ИНДОНЕЗИИ

В середине 60-х годов до начала антикоммунистической резни в Индонезии наша группа северян — советников штаба бригады подводных лодок «работала» на военно-морской базе в городе Сурабайя на острове Ява.

Индонезийцам были переданы двенадцать подводных лодок 613 проекта, шесть из них прошли текущий ремонт на «Дальзаводе» во Владивостоке, остальные передавались в том состоянии, в каком они пришли «инкогнито» участвовать в конфликте Голландия — Индонезия за остров Калимантан. Фактически мир тогда стоял на грани третьей мировой войны, но пронесло, договорились. Тихоокеанцы подготовили индонезийские экипажи, лодки передали — и по домам.

Нашей и последующим группам советников было поручено отработать организацию штаба бригады подводных лодок Индонезии. Жили рядом с базой в коттедже на берегу Модурского пролива. Рядом в Уджунге жили другие советники — наши надводники, поляки-водолазы и прочий народ. Американцы жили за городом в горах, так как там прохладно, а советовали они, в основном, по телефону.

Первое время контр-пары (так называли советников и хозяев) держались строго официально, пока однажды мы не пригласили их на обед. От чарки под малосольный огурчик, а он для них был диковиной, индонезийцы не отказались. Хотя и мусульмане, но учились в Союзе. Много у нас им нравилось, особенно водка и женщины. Командир одного из дивизионов торжественно заявил: «О, русские женщины — «багус-багус» (хороши)! Однако они сильно много хотят, а я столько не могу».

Через некоторое время мы поняли, что в нашем бюджете расширяется дыра, так как русская водка в магазине «Токо нам» стоила очень дорого, а от местной и виски индонезийцы воротили носы. Положение спас совет бригадира рабочих с «Дальзавода».

Покупался в местной аптеке спирт, а остальное — дело техники. Поколдовали, нашли ароматизаторы и бутылки из-под коньяка. Вздохнули свободней.

На одном из приёмов в доме офицеров начальник штаба флота полковник Абду Кадыр заявил, что в Союзе подобные мероприятия проходили веселей. Намек был понят. Комбриг капитан 2 ранга Паришкура, перешёптываясь с полковником Пурномой (сын короля острова Модура), «приказал» флагмеху и минёру обеспечить доставку «боезапаса».

Приём прошёл в тёплой, дружественной обстановке. Абду Кадыра выносили под белы руки. Остальные пели на веранде Дома офицеров песню «Индонезия — любовь моя» и с умилением смотрели на бутылки с армяно-индонезийским «коньяком».

Обязанности по съёмке с якоря



* Панер — якорь на грунте стал вертикально.

В МНОГОНАЦИОНАЛЬНЫХ ЭКИПАЖАХ

На «эсках» по «готовности №2 надводная» вахту на связи с мостиком и отсеками в центральном посту лодки несли старшины электромеханической боевой части. Вахтенный старшина 2 статьи Власенко с Украины (з-під Полтави), получив доклады из всех отсеков об их осмотре, как и положено, вызывает по переговорной трубе мостик. Речь его с украинским акцентом звучит так: «На мостыку-ку!». Тишина.

— На мостыку-ку! — опять кричит Власенко.

— Не ку, а ке, — слышится в ответ.

— Есть не ку, а ке, — отвечает центральный.

Пауза.

— На мостыку-ку!

* * *

Первые атомоходы 627 проекта для обеспечения кают-компаний стали получать бумажные салфетки, которые на долгой боевой службе быстро закончились. Вестовой в кают-компании матрос Алиев Ариф-оглы, накрыв стол к обеду, салфеток не положил. Командир корабля, воссев на свое кресло и не обнаружив салфетку, грозно потребовал у вестового объяснения. Ответ жителя горного аула: «Товарищ командир, туалетная бумага в галюне третьего отсека закончилась, а в галюн первого отсека мичман Гетьманский меня не пускает. Там торпеды. Я и не нарезал салфеток».

«ЛОДКА СТАЛА НА КИЛЬБЛОКИ...»

«Эска» 25 БПЛ КСФ готовилась к «плановому» текущему ремонту на СРЗ в Росте, пригороде Мурманска. В Полярном выгрузили боезапас и всё, что не положено иметь на борту во время ремонта. На регламентное обслуживание в водолазную мастерскую сдали индивидуально-дыхательные аппараты ИДА 59, шестьдесят комплектов водолазного белья из толстой верблюжьей шерсти уложили в на матрасники, опечатали и оставили на хранение в одной из кают плавказармы.

Ремонт достигал своего апогея, но тут боцман, блея по-козлиному, доложил меху, что он, якобы по ошибке, привез вместо мешка с постельным бельем мешок с тридцатью водолазными свитерами. Меха пот прошиб — за этими свитерами северные работяги охотились с миноискателями. Посоветовавшись со старпомом, решили, что лучшее место для временного хранения «дефицита» — это торпедные аппараты. Так восьмиметровая труба аппарата №1 стала временным складом.

Кремальберный затвор задней крышки торпедного аппарата опечатали и на него повесили табличку «Вскрывать только в присутствии механика и командира БЧ-3, с записью в вахтенном журнале». Текст таблички, как оказалось в дальнейшем, был неверным, он допускал различное толкование смысла.

На заключительном этапе ремонта командир БЧ-3 минёр В.Родный привёл из минно-торпедного управления специалистов по регулировке системы безпузырной торпедной стрельбы (БТС) аппаратов. Для этого торпедные аппараты должны поочередно заполняться водой, затем сжатым воздухом в полторы сотни атмосфер эта вода, как торпеда, выстреливалась в море. Для того, чтобы не демаскировать всплывающим на поверхность воздушным пузырьм лодку, воздух на определённом этапе движения «торпеды» в аппарате через систему БТС стравливается в специальную цистерну и отсек. Приборы фиксируют работу системы.

Как назло, первым стали регулировать аппарат №1, в котором лежал мешок. Не спросив никого, старшина команды торпедистов, раз минёр рядом, снял печать и табличку. Минёр, озабоченный монтажом контрольной аппаратуры, а также осознавая значимость своей персоны (он уже месяц был парторгом, и в его карманах лежала партийная печать «Уплачено КПСС»), совершенно забыл о приказании старпома и мешке. Не получив «добро» от старпома, не сообщив меху, минёр «вышел в торпедную атаку» мешком. Корпус лодки содрогнулся, старпом и мех из центрального поста мигом оказались в первом отсеке. Табличка висела вверху на телемоторе горизонтальных рулей, мешка со свитерами в отсеке не было. Всегда корректный старпом гнул матерщину, как старый шкипер, — они с мехом по корабельному уставу отвечали за аварийно-спасательное имущество. Обгоняя друг друга, оба кинулись на причал в надежде, что мешок остался жив и всплыл. Прилив-отлив в Кольском заливе около четырёх

метров, течение приличное, поэтому шкрябанье «кошками» по дну ничего, кроме тросов, труб и прочего хлама не дало.

Было ясно, что неукомплектованную водолазным бельём лодку штаб не допустит к сдаче задач боевой подготовки, аварийно-спасательная служба флота, проверяющая лодку после ремонта, задробит выход в море. Да и финансовые затраты за утерянное имущество значительны, платить-то в десятикратном размере. Старпом, осознавая бремя, которое на него свалилось, обозвал минёра «щеколдой». Во флотском фольклоре начала двадцатого века так определялись отдельные пункты функциональных обязанностей минёра (простите, дамы!):

*Почесав свою е...у,
Ты пощупай щеколду.
Если спущена она,
Этой мине грош цена.*

*Кто готовит мины так,
Не минёр он, а дурак.
В минном деле, как нигде,
Вся загвоздка в щеколде.*

А командир лодки изрек: «Мех, как хошь, но решай проблему».

Штабники — механики бригады ремонтирующихся кораблей, обнаружив меха в слезах и прочей гадости на лице, пообещали помочь решить эту задачу. Тут же мичман-инструктор бригады был отправлен катером на противоположный берег Кольского залива в Дровяное, где располагался дивизион аварийно-спасательной службы флота и его склады.

Вечером поддатый мичман доложил, что обмен (бартер по-современному) возможен. Цена — двадцать литров спирта, «шило» по-флотски. Но в конце ремонта корабельный запас спирта почти иссяк, его пустили на нужды ремонта и благоустройство лодки. Нет, «шило» в это время практически не пили — в Мурманске не было сухого закона. Старпом и мех приуныли, но опять выручили флагмехи бригады. Тот же мичман-инструктор сказал, что есть выход. Через несколько часов был готов словесный план операции. Назначены действующие лица и исполнители. Старпом вызвал пред свои ясные очи боцмана — мичмана-сверхсрочника и старшину команды торпедистов — главного старшину-сверхсрочника — виновников возникшей проблемы. Сообщив им сумму,

которую лодка должна заплатить за утерянное имущество, и те фитили, которые светит получить всем от киля до клотика, он поставил им задачу. Суть её в следующем. На шкиперском складе флота работает кладовщицей некая дама бальзаковского возраста, ведающая запасами спирта. Их задача познакомиться, сводить её в ресторан, оттанцевать и проводить. Деньги из общего котла. Остальные подробности у мичмана-инструктора. Есть одна несущественная деталь — дама страшна, как Медуза Горгона, правда, в фигуре что-то есть, и она любвеобильна.

Вот вам ёмкость, её надо наполнить. Молодые, не женатые — двое из прочного корпуса, стуча канистрой, ушли на инструктаж. Старпом крикнул им вслед, что освобождает их от несения корабельной вахты, но отгулов не будет.

Многостаночники план перевыполнили. Доставили на корабль не двадцать, а тридцать литров «шила» (сколько вмещала ёмкость). Молва шёпотом передавала, что даже больше. Бартер состоялся. Излишек — десять литров — по-братски поделили с наводчиками.

*Кто глушит воду по утрам,
А вечерами «шило»,
Всегда имеет бодрый вид
И розовое рыло.*

Так гласит все тот же флотский фольклор.

Когда в конце декабря лодка уходила из ремонта, на заводском причале горестно стояла кладовщица, махая рукой главстаршине, он был в носовой швартовой команде. Боцмана она не видела — он стоял на руле.

Кстати, «розовые рыла» у них были ещё приличное время.

*Лодка стала на кильблоки.
Кэп в каюте давит боки.
Зам сказал, что много дел,
И нырнул в политотдел.
Штурман в море на «девятке»,
БЧ-3 ушёл на ...лядки.
Кто же правит этот док?
Ну конечно же, движок*!*

* Движок — довоенное название командира моторной группы БЧ-5.



Обязанности по приёме и сдаче боезапаса

О РАБОЧЕМ КИТЕЛЕ МЕХА

В конце пятидесятых годов на подводные лодки стали назначать начальниками медслужбы выпускников военно-морской медицинской академии. До этого на этих должностях служили офицеры-фельдшеры.

На одну из лодок 25 БПЛ СФ в конце 1958 года корабельным врачом назначили Сергея Положенцева — выпускника военно-медицинской академии. Ещё обучаясь в академии, он стал заниматься научно-исследовательской работой, раскладывая в виде

спектра образцы крови больных на альфа, бета и прочие глобулины. Цель работы — диагностика желудочно-кишечных заболеваний. Комнату меха он превратил в лабораторию, нагрузив «маслопупа» изготовлением различных термостатов, а ложе себе изготовил из кучи его книг, дабы не отрываться от научного процесса.

Корабельные врачи, чтобы не потерять медицинский нюх, поочерёдно дежурили в госпитале г. Полярный. Как-то, возвратившись на корабль после очередного дежурства, Сергей рассказал о пострадавшем механике с «букашки». Эта история потом долго ходила по флоту, превратившись в легенду.

Принимая дежурство, наш лекарь в одной из палат обнаружил на койке больного с перевязанной головой и подвешенными на растяжках ногами. Внутренние стороны бедер и то, что называется мужским достоинством, обложены салфетками с лекарствами. На краешке кровати сидела молодая женщина, виновато посматривая на больного, так как она была первопричиной теперешнего горестного состояния мужа. Это сейчас на атомоходах, придя на корабль, личный состав, по понятным причинам, меняет повседневную форму на робы «РБ». А в те времена на дизельюшках мехи, вырываясь домой, как правило, не меняли на лодке корабельный китель на повседневную амуницию. Флотский фольклор гласит:

*Лоб в мазуте, нос в тавоте,
Но зато я мех на флоте.*

Жёны в квартиру к детям дальше прихожей мехов не допускали. Ходила шутка, что китель, пропитанный горюче-смазочными материалами, до утра висит на стене прихожей без крючка и гвоздя. Виновница бедствия решила позаботиться о любимом. Её попытка отстирать китель обычным путем успеха не принесла. Вооружившись тазиком, «заботливая» обратилась за помощью к солдатам стройбата. Они плеснули ей от души бензина. Отстиранный китель радовал душу, а отходы производства, не долго думая, жена слила в унитаз.

Утомлённый службой мех дома первым делом, взяв периодическую печать и сигареты, уединился в «кабинете задумчивости». Он жил в отдельной двухкомнатной квартире, поэтому от старомодного крючка на двери туалета мех давно избавился. Это

и спасло его от более серьезных последствий. Только спичка оказалась под тем местом тела, на котором сидел «Вася», раздался взрыв. Мех башкой вышиб дверь, спасибо крючка не было, ну а ниже пояса даже трусы обгорели.

С тех пор мех стал очень строго относиться к попыткам личного состава пронести хотя бы малую толику бензина на лодку.

Сережка позднее ушёл в адъюнктуру академии.

И ПЛАВПИРС ИНОГДА СТРЕЛЯЕТ

Штаб бригады принимал «Задачу №1» у одной из лодок. Не знакомым с «Курсом боевой подготовки подводных лодок» поясню, что это задача по отработке организации службы на лодке при стоянке в базе.

Проверка заняла целый день. Вечером утомлённый штаб собрался на крыше ПКЗ-80 перекурить и обменяться мнениями, «как строить дальше мост — вдоль реки или поперёк». На свету выяснилось, что несколько флагманских специалистов перепачканы краской различных цветов. Особенно досталось шинели начальника штаба капитана 2 ранга В.Д. Шакуло. Боцману подводной лодки было приказано доставить бутылку растворителя и ветошь.

Мичман-сверхсрочник по фамилии Нетудыхата, а это уже говорит о его хозяйственности, находчивости и прижимистости, ринулся выполнять приказание. Береговая баталерка у него была забита до отказа, он, несмотря на строгие запреты, приспособил один из отсеков плавпирса под хранилище лакокрасочных материалов. Естественно, растворитель находился у него там.

Отвинтив гайки крышки горловины, он вниз ногами стал спускаться в отсек. Втиснувшись почти по плечи, он решил, как Прометей, зажечь свет, правда, только себе. Так как электроосвещения в этом плавсооружении проектом не предусмотрено, в ход пошла зажигалка. Нацупав её в кармане шинели, мичман под собой чиркнул кресалом. Пары растворителей и красок мгновенно взорвались. Боцман, как ядро, «забитое в пушку туго», вылетел из горловины и, описав дугу, рухнул. Нет, не на пирс и не на лодки, стоящие лагом, а в Северный Ледовитый океан. Оглушённого бедолагу тут же извлекли и отправили в санчасть.

Задача №1 у лодки была сорвана.

О НАГЛЯДНОЙ АГИТАЦИИ

В середине шестидесятых годов в самое крупное по числу кораблей соединение Балтийского флота — дивизию подводных лодок назначили нового начальника политотдела. Суров и крут был каприз. Больше, чем о душе, он бдел о строевой подготовке, выправке личного состава, строго карал за отсутствие конспектов первоисточников марксизма-ленинизма офицеров всех рангов.

Неизвестно, кем ему была придумана кликуха «Салазар» (известная тогда личность — диктатор Португалии).

Как-то в один из праздников СА и ВМФ вся дивизия (а это только лодок первой линии около тридцати) была построена поэкипажно вдоль причальной стенки напротив ошвартованных у пирсов субмарин. Во главе строя дивизии — её штаб.

В разгар чтения приказов начальников различных рангов от Главкома ВМФ до командира лодки неожиданно в зазоре между строем экипажей и пирсами оказывается дворняга приличных размеров, наряженная в тельняшку, с надписью на боках суриком — «Салазар».

К хвосту бедняги привязана пара консервных банок. Команды, которые первыми увидели дворнягу, вначале замерли, а затем раздался оглушительный хохот. По мере спринтерского бега собаки вдоль строя рёв нарастал, подключались другие команды. Штаб дивизии вышел из строя, чтобы разобраться, в чём дело. Этим поворотом «Все вдруг» он перекрыл псу выход на волю. Собака развернулась и повторила забег в обратную сторону.

Штаб дивизии тактично пырхал в рукава шинелей — офицеры помнили, что скоро им предстоит предъявлять конспекты первоисточников.

Один начПО, как незабвенный ротный Иван Посохов у Сергея Колбасьева, орал: «Поймать! Лови!...». Только посоховской сабли в руках у него не было.

Летом того же года задумал он соорудить в сквере штаба дивизии аллею памятников подводникам — Героям Советского Союза. Береговой базе приказано создать команду «матросов-строителей». На старом (времен XIX — начала XX веков) еврейском кладбище г. Лиепая было реквизировано около двадцати каменных надгробий — усечённых пирамид одного стиля. Лицевую сторону сбили, а на оборотной закрепили барельефы Геро-

ев с соответствующей эпитафией. Памятники установили в два ряда вдоль аллеи, посадили цветы и деревья. На торжественное открытие пригласили живых Героев. Вышел легкий конфуз, памятники живым перемешали с памятниками погибшим и умершим Героям. Это во-первых, а во-вторых оказалось, что каждому герою была выдана другая — еврейская фамилия, не говоря уж о своеобразных их именах конца XIX века. Дело в том, что при определенных углах падения солнечных лучей на сбитой грани



Поезду в Харьков к другу!
Дам ему по морде!
Он сказал моей жене, что в «Толландии»
мы учились решать проблему пола

памятников четко читались надписи об их прежних владельцах. Когда экипажи лодок шли торжественным маршем вдоль аллеи, равняясь на памятники, было неясно, кому же отдается честь — Героям или истинным владельцам памятников.

Но польза от него была очевидна в одном. Особенно для офицеров штабов дивизии и двух бригад.

В преддверии проверки соединения инспекцией Министерства Обороны начПО выдал главную «военную тайну» политотдела. Чтобы показать инспекции компетентность офицеров штабов в марксистско-ленинской подготовке, он поручил одному из инструкторов политотдела открыть для них школу ликбеза. Два дня после обеда штабные конспектировали квинтэссенцию нескольких десятков первоисточников. Суть первоисточника была сведена к нескольким предложениям. Ленинские работы «Герцен и революция» — два предложения, «Как реорганизовать рабкрин» — три и так далее.

Много лет потом до конца службы бывшие штабные никогда не готовились к семинарам, проходившим по понедельникам, в дни политзанятий.

ОДИН ИЗ РЕАЛЬНЫХ И КУРЬЁЗНЫХ СЛУЧАЕВ, ИЗРЕДКА БЫВАВШИХ ЗА СТОЛЕТИЕ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ

В начале шестидесятых набирал обороты бум в строительстве кораблей флота. Корабельных офицеров, особенно в подводных силах, катастрофически не хватало. Жёсткая рука отдела кадров флота с призывом «Надо, Федя!» вырывала из корабельных коллективов служивых для комплектования экипажей новостроящихся подводных лодок. Большому прессингу, естественно, подвергались инженер-механики, так как на каждый атомоход их нужно было несколько десятков, а «Голландия» и «Дзержинка» ещё не удовлетворяли потребность флота.

Часто на дизельных подводных лодках был только один инженер-механик из двух, поэтому на продолжительные выходы лодки в море на неё приписывали одного из мехов другой лодки. На короткие выходы частенько лодка уходила с одним команди-

ром БЧ-5. Мех нёс односменную вахту, изредка прикорнув в центральном посту на инструментальном ящике трюмной команды.

Летом 1961 года сайдинская дивизия вышла в море на сбор-поход. Штаб частично на лодках, частично на плавбазе «Инза». Денно и ночью лодки отрабатывали задачи «Курса боевой подготовки», изредка на короткий срок заходили в одну из бухт на отдых, планирование и осмотр техники. Но и здесь напряжение с экипажей не снималось, так как в любой момент мог поступить по радио условный сигнал и лодки, стоя на якорях, срочно уходили под воду подальше от глаз «супостата».

На нашей «С-345» уже несколько месяцев место командира моторной группы — «группена» — было свободным, поэтому на сбор-поход к лодке приписали из другой бригады однокашника меха по «Голландии», старшего инженер-лейтенанта Валю Дмитриева. Жить меху стало веселей.

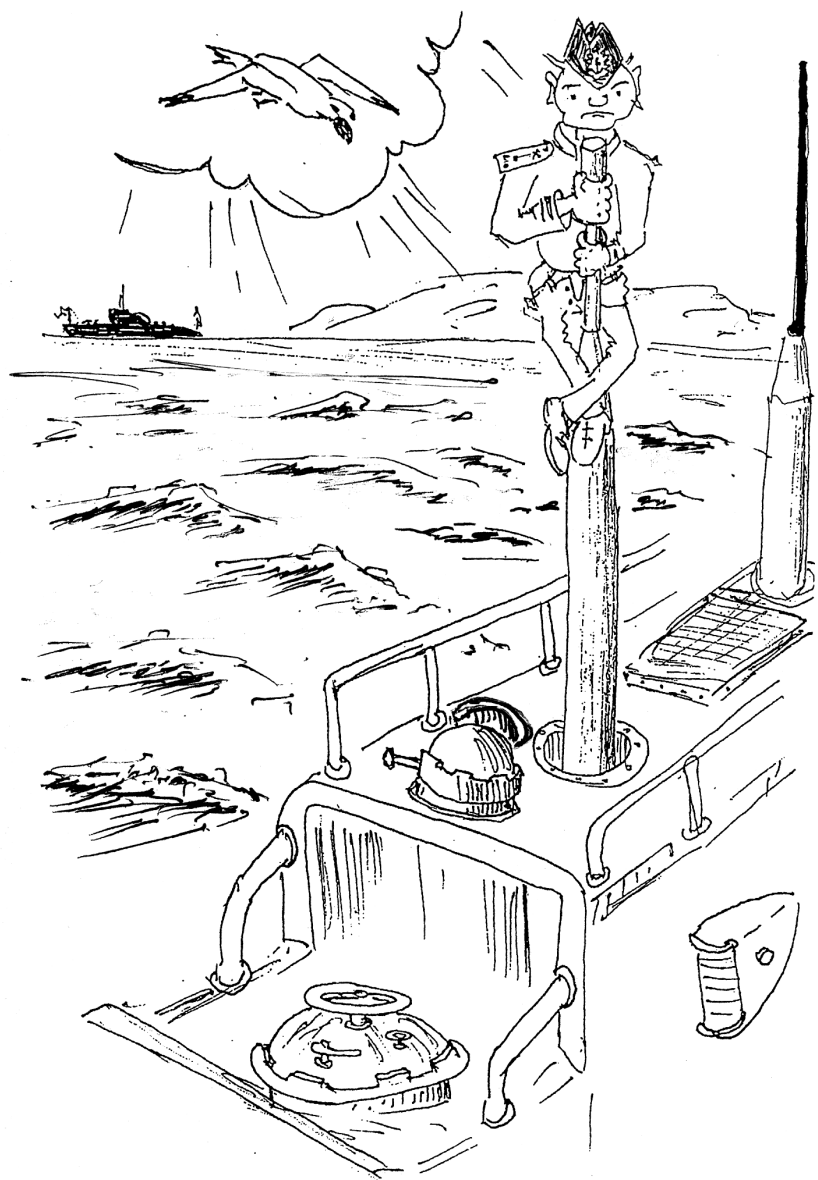
Как-то пришли на якорную стоянку, стали на якорь и с разрешения комдива провели дифферентовку лодки. Не прошло и пары часов, как тут же поступил вышеобозначенный сигнал. Так как в это время на лодке шло какое-то учение, личный состав был на боевых постах. Весь, но без «группена». Тот решил в тишине и одиночестве посидеть в «кабинете задумчивости» — надводном гальюне, подумать о судьбах мира.

Командир лодки капитан 2-го ранга И. Белый из центрального поста дал команду на мостик о погружении. Сигнальщик тут же скользнул вниз, а вахтенный офицер В. Крестовский, глянув в нос и корму, крикнул, как положено, в ограждение рубки «Всем вниз! Срочное погружение!» В ответ тишина. Вахтенный спускается в боевую рубку и закрывает верхний рубочный люк.

«Группен», находившийся в это время в позиции насадки на яйцах, решил, что над ним решили подшутить — какое может быть погружение, стоя на якорю, поэтому продолжал в уме листать книгу судеб мира.

Когда «группен» услышал громовое «ух» концевых цистерн главного балласта и палуба стала уходить у него из-под ног, он, держа руками штаны, мигом взлетел по трапу на мостик — но люк закрыт.

В этот момент с рёвом выросли выше рубки четыре столба водо-воздушной смеси из клапанов вентиляции цистерн средней группы. Лодка стремительно уходила вниз. Тут уж не до штанов.



Позабыт, позаброшен

Валентин вскочил на крышу ограждения боевой рубки, где одиноко торчала выдвижная антенна «ВАН», но вдруг рядом вверх пошел командирский перископ. «Группен» вцепился в головку перископа. Он вверх, лодка вниз.

Трагедии не случилось, хорошо удифференцованная лодка удержалась на перископной глубине, а «группен» смог удержаться на своей «соломинке». Нырни лодка глубже, он потерял бы точку опоры и течение отнесло б его от лодки. Пока в центральном посту разбирались бы с обстановкой, продули балласт, снялись с якоря и подошли к мореходу-одиночке, он погиб бы от переохлаждения.

Но в это время в центральном посту командир, прильнув к окуляру перископа, ничего не увидел. Распушив свои черные усы, Иван Белый зашипел на штурманского электрика — опять крышку с шахты перископа не снял! Крышка была в центральном посту. Реакция командира была мгновенной: «Продуть среднюю», — завопил Белый. Первое, что увидел он, открыв крышку рубочного люка, был розовый от ледяной воды Северного Ледовитого океана зад Валентина. «Группен» продолжал сидеть на перископе, как звезда на ёлке. «Опустить перископ!» — и Валя торжественно поехал вниз. Так как труба и направляющие перископа густо смазываются водостойкой смазкой АМС-3, нижняя часть тела «группена» собрала большую часть этого «крема». Звучный шлёп его зада о крышку ограждения рубки был счастливым окончанием купания.

«Группена» отмыли соляркой от смазки, переодели в розовое нательное белье, и он, как крепостной сеятель на ниве, пошел в дизельный отсек греться. Доктор с разрешения старпома преподнес плавателю-одиночке разбавленного, как завещал незабвенный Д. И. Менделеев, «шильца». Употребив оный, Валентин проигнорировал маринованный огурчик и потребовал свой китель — там лежала мокрая загарашка от жены.

Командир лодки на мостике в это время читал семафор комдива — «Почему не выполнен сигнал <...?».

ГРИБНАЯ АВАНТЮРА

Апогей Карибского кризиса. Все многочисленные корабли и подводные лодки Северного флота рассредоточены в точки маневренного базирования по губам Мурманского побережья Баренцева моря.

Подводной лодке «С-363», ставшей позже уже на Балтике звездой радио, телевидения, газет и журналов, выпала точка в губе Ара Мотовского залива. Звездой она стала из-за халатности и просчётов штурмана, когда, плавая длительное время в густом тумане, лодка вылезла на камни прямо у входа в военно-морскую базу Швеции «Карлскруна». Через несколько лет шведы не смогли отказать себе в удовольствии выкупить «С-363» в качестве металлолома, а затем поставить её на пьедестал в той же базе, покрасив в красный цвет и назвав «Шведским комсомольцем».

Губа Ара в те времена была диким и безлюдным местом — отвесные скалы, долинки с карликовыми березками. Долинки по осени красны от морошки и шляпок полярных грибов — разновидности подосиновиков.

Стали на якорь метрах в 150-ти от берега. Ветра нет, течения в почти замкнутой акватории — тоже. Экипажу разрешена ловля рыбы. Организм подводников, задубевший от ржаных сухарей, сухой картошки и прочих сухих «деликатесов», требовал разнообразия и витаминов. «Мозговой центр» — мех и старпом, посоветовавшись, обратились к командиру лодки капитану 2-го ранга Клюкову с предложением переправиться на берег и набрать грибов. Так как положенная по штату надувная спасательная лодка «ЛАС-3» давно утратила герметичность и была за ненадобностью брошена в береговую баталерку, решено было переправиться на берег на деревянной сходне, принайтованной по походному к верхней палубе кормовой надстройки. Для обеспечения плавучести этого мореходного средства под сходню должны быть привязаны надутые резиновые тридцатилитровые мешки для дистиллата. Веслами служили доски из аварийно-спасательного имущества отсеков. Обратное возвращение обеспечивает сизальский трос от аварийной водолазной буй-выюшки.

Под напором молодости не достигший и сорока лет, но уже считавшийся «дедом» командир долго колебался. Хорошая морская практика его предупреждала, но всё же разрешил. Разве устоишь под прессингом шепутного меха — старшего инженер-лейтенанта В.Удовиченко, а гарантом выступает старпом Л.Лесков. План авантюры был расписан как госбюджет страны.

На палубе надстройки соорудили это «гидротехническое недоразумение», спустили на воду, привязав страховочный конец. «Аргонавты» — старпом и мех (как командир разрешил им обоим),



одев гидрокостюмы ГК-2 от спасательного снаряжения ИДА-51, верхом оседлали ходовой мостик — то бишь сходню. Вода в конце осени, как и в любое другое время года на Севере, $+4^{\circ}\text{C}$. Погребли, ушли в отдельное плавание. Боцман в корме лодки потравливает конец и корректирует курс. Плот вытащили на береговую осушку и за березками, буквально рядом, стали «косить» чалыши — полярные подосиновики с ещё не раскрывшимися шляпками. Менее чем за час набили все наволочки, которые захватили. Оповестили лодку, что возвращаются. Боцман, решив обеспечить быстрый и надёжный отход, подтянул «Кон-Тики» к урезу воды, но просчитался — плот по инерции соскользнул в воду и закачался в метрах пятнадцати от берега. Увидев, что плот уходит, бригада добытчиков ринулась сквозь деревца к берегу, не глядя на то, что комбинезоны рвутся о ветки. Как Робинзон и Пятница, они застыли на берегу — до субмарины, как до Полярного.

Чтобы не усугублять ситуацию, старпом вынес вердикт: «Мех, ты моложе, ты и лезь в море. Только разденься догола». Приказ есть приказ. Мех, вспомнив молодую жену и папу с мамой под Кировоградом, вошёл в «купель». Он не понял — в холодную воду вошёл или в кипяток. Одно было ясно — он перестал ощущать часть своего мужского достоинства. Но плот прибуксировал. Растрёлся на берегу, но это были зря потраченные усилия. Когда они погрузили наволочки и оседлали сходню, вода через полученные прорехи в гидрокостюмах заполнила их чуть выше «того самого». Повизгивая от «удовольствия», аргонавты пришвартовались

к лодке. Здесь их ждало разочарование — первыми на борт поднимали мешки с грибами, а соплавателей за шиворот с трудом поднимали по трое здоровяков. Ведь в костюмы влезло более ста литров воды.

В отсеке доктор влил в мореходов по стакану «шила», дав чуть-чуть запить водой, а затем завалил их теплыми канадками в каютах. Отрубались сразу.

Грибную жарёху ели всем экипажем с удовольствием, дополняя её ухой и свежеежареной треской. Командир долго не мог успокоиться, больше всего досталось старпому и боцману.

Мореходам «лечение» помогло, даже не чихали. Мужское достоинство к меху вернулось. Он потом народил двух пацанов, тоже «Голландцев».

ТАРАНЬ

В конце шестидесятых годов отряд кораблей Балтийского флота ходил с визитом вежливости в ГДР, порт Росток. В составе отряда БПК проекта 61 и три подводных лодки 613 проекта.

По окончании визита одной из лодок предстояло в полигоне ВМФ ГДР обеспечить отработку противолодочных кораблей бригады принимающей стороны. На лодку в качестве посредника прибыл командир бригады Вернер Шуман. Никогда до этого не бывавший на подводной лодке, он, спустившись в центральный пост, долго не мог разобраться, где в этой цистерне нос и корма. К нему в качестве поводья прикрепили молодого командира минно-торпедной группы. Большую часть времени Шуман держался центрального поста, и только на время короткого отдыха его переправляли в каюту старпома. «Шикарная» каюта. О таких наши надводники говорили: «Открылся шкаф и оттуда вышел старпом».

Первый обед в подводном положении. Свободные от вахты офицеры собрались за столом кают-компаний, гость рядом со старпомом. Ждём нашего подводничкогo комбрига, он, видимо, задержался у командирского графинчика.

Старпом, чтобы как-то занять гостя, указывает на блюдо с вяленой таранью, предлагает немцу размять шкуру тарани. Шуман в шоке, он привык, что вяленой рыбой кормят только собак. Глаза у него округлились, спина выпрямилась, он отпрянул от стола.

Положение спас комбриг. Усевшись в кресло командира (тот на вахте в центральном посту), он узрел тарань. А она была великолепной — провизионщик постарался. Радостный возглас комбрига сопровождался выбором рыбы покрупнее и с икрой. Размяв рыбку руками, он поколотил её о край стола и со знанием дела стал снимать шкурку. Отделив балычок, он, как комбриг комбригу, презентовал половинку Шуману, тот молча взял презент. Наш поднял стакан с 50-ю граммами подводничьего сухого вина, немного разбавленного «шилцом», произнес соответствующий событию тост и, выпив со всеми, с удовольствием вонзил зубы в балычок.

Так как «Европа» отложила рыбку в сторону, комбриг прочёл лекцию об отсутствии аппетита у подводников, а рыбка — стимулятор. Немец деликатно лизнул деликатес, но есть не стал.

Что немцу смерть, нам во благо.

АНЕКДОТ ОТ БОЦМАНА С БАРКА «ДУНАЙ»

После первого курса дизелисты «Голландии» должны были проходить корабельную практику на крейсере «Красный Крым», стоявшем у дебаркадера в Одессе. Из Севастополя в «город у Чёрного моря» нас доставил трёхмачтовый барк «Дунай». Помимо показательных парусных учений, нас учили устройству парусного корабля. Одуревших от изобилия корпусных и рангоутных терминов курсантов боцман «Дуная» выводил из состояния сонной неги флотскими анекдотами и былями. Вот один из анекдотов.

Екатерина II, знакомясь с вновь присоединёнными к Империи южными землями, была восхищена в Севастополе мощью молодого Черноморского флота. По окончании смотра на флагманском корабле был устроен приём. Нижних чинов убрали на нижние палубы, на шкафуте матросский хор, оркестр дудочников, танцы фрейлин двора и молодых флотских офицеров. В кают-компаниях накрыты столы.

В разгар веселья у одной из фрейлин возникла проблема из сферы «минус попить». Галльон на парусных кораблях, как известно, располагался в носу под бушпритом, между риделями. Понимая, что в это время подзорные трубы всех кораблей эскадры направлены на флагмана, фрейлина не решилась озарить своим изящным задом севастопольский рейд, поэтому, обнаружив

какой-то открытый люк, решила спуститься вниз. На её беду в этом небольшом помещении занимался шкиперскими работами молодой матросик, подкрашивая что-то. Заметив вверху трапа сверкающее великолепие, матросик задул светильник и притаился в полутьме. Фрейлина не решилась во тьме уходить от трапа далеко и, присев, тут же с упоением зажурчала. Матросик, увидев это флотское непотребство, макнул кисть в кандейку с краской и мазнул ей меж ног. С воплем фрейлина мигом оказалась на шкафуте пред ясны очи императрицы.

— Смотри, матушка, что охальник со мной сделал!

Выволокли матросика. Нужно наказывать, а за что? Петровским морским уставом предусмотрено многое, но этого случая нет. В главе шестая на десять, пункте 129, например, есть «Кто женский пол изнасильствует», где сказано: «Ежели кто женский пол изнасильствует и освидетельствуется, за то оной живота лишен да будет, или вечно на галеру послан будет, по силе дела»*. Но ведь не было столь насильственного действия. Наконец, в разделе «Чищение и покраска кораблей» нашли зацепку: «Всяк матроз, нашедший на корабле щель и закрасивший оную предварительно не проконопатив, подлежит наказанию кошками у машты и лишению воскресной чарки сроком на один год»**.

Матросика выдрали и лишили.

О ПОЛИТЕСЕ

На рубеже 50–60-х годов начальником штаба одной из бригад подводных лодок, базировавшихся в бухте Ягельная, служил капитан 2-го ранга Ж. Моряк был отменный, из моря не вылезал, за что его подводные моряки и уважали. Что ещё выделяло его из остальной массы офицеров? Для него почти не существовало правил этикета и прочей интеллигентщины. В море многие годы он ходил в канадке «времён очаковских и покоренья Крыма» и мятой матросской шапке со звездой. Видимо, эта амуниция была ему удобней или служила талисманом. Часто патрули, следящие за порядком на территории вдоль пирсов, принимали его за матроса. Дело в том, что утром после подъёма флага на всех лодках

* Проверено по подлиннику — есть.

** Нет, но ведь это анекдот.

шёл осмотр и проворачивание оружия и технических средств, а затем проводились первичные мероприятия по борьбе за живучесть корабля. В это время перемещение личного состава на территории, примыкающей к пирсам, было запрещено. За этим следило командование бригад, дивизии и патрули. Начальник штаба уходил в море на одной из лодок, которая, как говорится, уже стояла «под парами», готовая ринуться в море. Ж. пошёл к оперативному дежурному дивизии завершить отходные дела. По дороге его «отфильтровал» патруль во главе с молоденьким лейтенантом. Как тогда говорили, чтобы подчеркнуть молодость офицера, — у него ещё ботинки красные следы оставляют. Дело в том, что училище выдавало выпускникам ботинки на кожаных подошвах, окрашенных в ярко-коричневый цвет. Резина на флотских ботинках не применялась. Юный лейтенант, не знавший Ж. в лицо, останавливает нарушителя порядка.

— Товарищ матрос, почему ...?

— Пошел на ... (следует что-то об этом самом)

— Товарищ матрос, остановитесь!

— Пошел на ...

Движение ускоряется, а диалог продолжается до рубки оперативного дежурного, где сидит и комдив капитан 1-го ранга Егоров Г. М.

Следует доклад Ж. комдиву.

Лейтенант стоит, разинув рот. Комдив, уже не раз наблюдавший подобную сцену, отпускает лейтенантскую душу на покаяние, то бишь нести службу.

Для этого лейтенанта знакомство с Ж. на этом не закончилось.

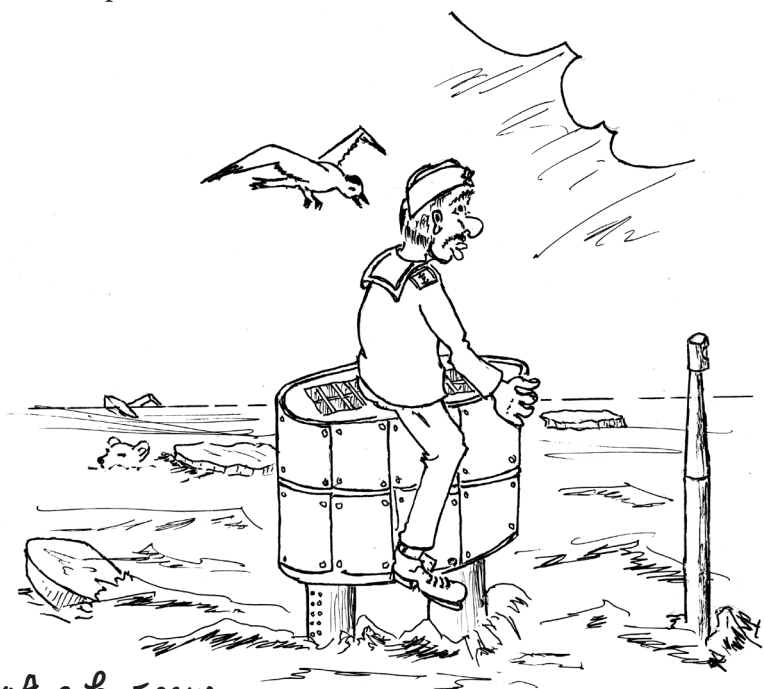
В те времена лейтенанты ВМУЗов по выпуске следовали совету незабвенного Главкома ВМФ Н. Г. Кузнецова — «молодому лейтенанту жена на пути его становления моряком мешает». Женатиков были единицы. Но этот минёр вместе с двумя чемоданами привёз вчерашнюю школьницу. Сайдинская база только осваивалась, из жилфонда два десятка, как тогда говорили, деревянных разборно-щелевых домика да одинокая кирпичная четырёхэтажка. Молодую семью на время поселили в каюте плавказармы. Юная леди оказалась в положении арестованной княжны Таракановой. Ни театра, ни кино, ни телевизора и еще многого ни. Вокруг море, скалы и молодые мужики, большей частью неженатые. Нервы уже на пределе. В пору реветь: «Хочу к маме!».

Ж., вернувшись с моря, унёс своё бренное тело в душевую. Окончив процесс очищения, он в костюме Адама с банным полотенцем на плечах пошёл к себе в каюту, размахивая, естественно, не руками. Привык, что вокруг одно мужичье.

«Княжна Тараканова», или как её, решив подышать на палубе свежим воздухом, шагнула в коридор, а здесь Ж. во всем своем «аполлоновом» великолепии. Девушка рухнула в обморок. Это теперешних ничем не удивишь и не смутишь. Воспитание другое.

Дошло дело до комбрига, он порекомендовал Ж. извиниться перед молодой семьёй.

Комбриг чтит политес.



«А я в тоске
Пою РДТ
Буду белых медведей подсчитывать»

Из курсантской строевой песни,
посвященной курсанту
Басе Панфилову, 1956 г.

ПОДВОДНИКИ НА КРЕЙСЕРЕ

Военно-морская мысль в конце 1964 года выдвинула идею послать на боевую службу с Балтики в Средиземное море крейсер «Свердлов» проекта 68-бис. Как выяснилось позже, он должен был помимо своих задач выполнять роль плавбазы подводных лодок, несущих боевую службу, поэтому на крейсер «погрузили» штаб бригады подводных лодок в урезанном составе. Материально-техническое обеспечение для лодок мы должны были получить на месте с плавбазы проекта 310 «М.Гаджиев», несущей там боевую службу.

Английский канал, Бискайский залив приняли нас ласково. Крейсер на ходу заправлял топливом корабли охранения — эсминцы проекта 56. НАТОвские самолеты, вертолеты и катера липли, как мухи к коровьим ушам. В Средиземном море в состав отряда вошёл большой противолодочный корабль проекта 61 «Комсомолец Украины». Это был первый выход из Чёрного моря в Средиземноморье «поющего фрегата», как называли его американцы открытым текстом.

Незагруженные вахтой подводники на переходе оказались в роли пассажиров, поэтому, чтобы не «загнить», принимали экзамены на классность у матросов, помогали корабельным офицерам разрабатывать документы, проводить занятия.

Первая длительная якорная стоянка с дозаправкой крейсера танкером была в заливе Хамамед у берегов Туниса. Обнаружив вечером за бортом стайки сардинеллы, решили получить «добро» на рыбалку у старпома крейсера. Помешанный на флотском порядке (в хорошем понимании этой традиции), старпом был неумолим. Уговорили командира бригады подводников получить «добро» у командира отряда. Скрипели даже сварные швы крейсера, но разрешение было получено. Разрешалось ловить на юте, после развода вахты и не позже 23-х часов, естественно, тем, кто не занят службой.

С командиром дивизиона живучести крейсера оборудовали водолазный фонарь, и с разрешения дежурного по кораблю процесс рыбалки пошел весьма активно. Часто вместе с сардинеллой и прочей рыбьей живностью попадались кальмары, но на зуб мы их не пробовали. Тогда мы не знали, что это деликатес. Когда уха и жареная рыба поднадоели, возникла идея рыбу засолить и за-

коптить, тем более, что в заведовании комдива по живучести была кузница, а там хранились деревянные брусья — заготовки кранцев для швартовки подводных лодок к борту крейсера. Срочно занялись изготовлением кранцев, отходы древесины пошли на дымообразующий материал. Задержка была за малым — нет подходящего ящика для коптилки. Методом опроса «туземцев» установили, что на надстройке есть кранцы первых выстрелов зенитных артиллерийских установок, которые были сняты при модернизации корабля и заменены на другие. Кранцы остались не у дел и используются как шкафы для хранения приборочного материала.

Старпом запретил нам даже смотреть в их сторону, но, выбрав подходящий момент, умельцы срезали один кранец. Ни боевые тревоги, ни учения не прервали процесс горячего копчения рыбы и ее складирования в холодильной камере. Только переход в другую точку якорной стоянки несколько задержал этот процесс. Заметая следы, кранец отдраили, окрасили шаровой нитрокраской и водрузили на место.

Как-то вечером перед ужином офицерский состав штаба и крейсера собрался в салоне кают-компаний. Из столовой шёл дурманивший запах копчёной рыбы, все ждали хозяина кают-компаний — старшего помощника командира крейсера. Озабоченный службой старпом с порога пригласил офицеров к столу. Когда обнаружил на своём и на других столах «копченость», и зная, что это изделие на борт в базе не загружалось, он долго сверлил глазами стол, где сидели командир дивизиона и ПФ-5 подводников, а по окончании ужина метнулся на надстройку, царапая краску всех кранцев, понял всё, но оргвыводов не сделал. Подошедшим к борту чуть позже подводникам копчёная рыбка пришлась по душе.

Следующая якорная стоянка была у египетского глинобитного мини-городишки Эс-Саллум. Если посмотреть карту северной Африки, то на границе Египта и Туниса на берегу моря есть маленькая точка — Эс-Саллум, расположенный на узкой прибрежной песчаной полосе, а за ним высокое нагорье пустыни Сахара. Недалеко от берега стал на якорь египетский старый-престарый миноносец «Пламя», мористей наш миноносец 56-го проекта, да еще крейсер и корабли охранения.

Мы готовились принять очередную подводную лодку, и когда она подошла к борту, на неё накинули громадную маскировочную сеть. НАТОвские самолёты, раньше по графику облетающие

отряд, словно взбесились. По два-три патрульных самолёта пытались разгадать загадку сетки, некоторые снижались до нескольких метров, пытаясь заглянуть под сеть — что за новый проект лодки русские прячут от посторонних глаз. Керосина сожгли немеряно, гидроакустических буюв набросано немало. А мы спасали старушку-лодку от палящих лучей солнца, так как в отсеках температура поднималась до 50–60°С, а кондиционеры проектом не предусмотрены.

Несколько лет назад по ТВ был репортаж о советском «Троянском коне» — Олеге Туманове, проникшем на радиостанции «Свобода», «Голос Америки», а затем через много лет вернувшимся домой. Оказалось, что наш отряд имел непосредственное отношение к этому «побегу». Помню переполох, поднявшийся в один из дней этой якорной стоянки — с миноносца, стоявшего ближе к берегу, ночью пропал старшина. Перетряхивание всех шхер миноносца ничего не дало. Предложение подводников осмотреть дно в аквалангах было отвергнуто, хотя глубина моря была около 30 метров и песчаное дно хорошо просматривалось через маску. Один особист держался стойком и в бинокль осматривал берег, а все хором осуждали старшину.

Беглец позже по телевизору рассказал об «одиссее» корабль — ЦРУ. Он молодец, в полной темноте проплыл пару километров до берега, в кедах и спортивном костюме прошагал по пустыне Сахара несколько километров к пограницам в Тунис, а оттуда — в лапы ЦРУ. Знай наших.

ПТЮХИ

На дизель-электрических лодках из-за ограниченности внутреннего объёма проектом не предусматривалась столовая команды, поэтому матросы всю многолетнюю службу принимали пищу в море на боевых постах, фактически с колен. А так как лодки, имеющие округлую форму, уже на малой волне прилично качало, любой завтрак, обед и так далее превращались в акробатический этюд. Для старшин команд предусматривалась старшинская кают-компания, где был стол размером с парту первоклассника, а для офицеров — крошечная кают-компания, она же операционная (в столе медпринадлежности, медикаменты) и спальня для большей части офицеров.

Матросы из-за неудобства не нарезали хлеб как принято обычно, а резали буханку хлеба (если он в это время ещё был) на четыре части — вдоль и поперёк. Вот эту четвертинку они и называли «птюха». На последнем этапе службы год, оставшийся до демобилизации, уже измерялся не днями, а «птюхами».

С «С-345» забрали в другой экипаж младшего кока, выполнявшего по штатному расписанию еще и обязанности вестового в кают-компании.

Старший кок, старшина 2-й статьи Скударь, закончивший до пятилетней службы кулинарный техникум, остался один. За покладистость характера, опрятность и прочие добродетели его уважал экипаж. Тем более, что старинная флотская заповедь гласит: служба с коком — залог здоровья.

Кок мог в море, на камбузе размером с двухстворчатый шкаф сделать из сухих картошки, лука, моркови и прочей сухой или консервированной «бязи» удобоваримый обед. На день рождения мог из сорока девяти дырочных галет «Арктика», печенья «К чаю», сгущенки и ещё чего-то сделать имениннику торт.

Освоивший до службы ещё и автодело, он мечтал сдать экзамены на моториста, то есть изменить свою военно-учетную специальность (ВУС), что тогда категорически воспрещалось. Мичман Бутенко — старшина команды мотористов и его подчинённые несколько месяцев во время ремонта и позже «натаскивали» его по дизельной специальности.

В конечном итоге года за полтора до ДМБ командир пошёл ему навстречу, убедил флагмеха, комбрига, а затем комдива разрешить эту метаморфозу. Около полутора лет старший кок был младшим мотористом, не забывая консультировать преемника, благо камбуз располагался рядом за переборкой.

Но вернусь к младшему коку и «птюхам». Лодка поздно ночью ушла в море. Старпом капитан-лейтенант Валя Барановский (позже командир атомохода, комдив, контр-адмирал), занятый службой, приказал строевому старшине главстаршине Ватутину назначить молодого матроса временно исполнять обязанности вестового. Выбор пал на торпедиста — выходца с полонин Карпатских гор, никогда прежде не бывавшего даже в общественной столовой.

Утром, получив у провизионщика припасы, он оригинально, по-своему накрыл стол в кают-компании, о чём доложил старпому. Свободные от вахты и прочей службы офицеры во главе

со старпомом «ринули» к столу. В проёме двери образовался затор — старпом стоит, разинув рот, офицеры многоярусно заглядывают в кают-компанию. Стол, как и положено, покрыт скатертью, на ней лежат «птюхи» по числу офицеров, поверх сахар, масло и прочие вкусоности, положенные к раздаче на завтрак.

Хохот был оглушительный. Старпом приказал доктору прочитать вестовому лекцию на соответствующую тему и провести практическую отработку по накрыванию стола.

Оказалась, что правила застольного этикета — тоже боевая подготовка.

ГАЛОШИ

Несмотря на экстремальность полярного климата, обувь флотских офицеров-североморцев до середины 60-х годов не отличалась от обуви южан, носивших ботинки на тонкой кожаной подошве. Микропора внедрилась в наши башмаки несколько позже. Чтобы не подрывать боеготовность Северного флота, офицерам вне строя разрешалось носить галоши фабрики «Красный треугольник», отличавшиеся ядовитой малиновой внутренней подкладкой.

В один из праздников СА и ВМФ экипажам лодок, построенным на плавпирсе, зачитываются поздравительно-поощрительные приказы, начиная с Главкома ВМФ и до командира лодки. Приказы по своей сути близнецы-братья, поэтому народ откровенно скучает, старпом скороговоркой, но пафосно, бубнит под нос. Стоящий во второй шеренге мех, перебирая в кармане шинели ключи, гайки и прочее содержимое, нащупал ненужную на лодке вещь — гвоздь. Конечно, ему одна дорога — в море, но позади одиноко стоят галоши помощника командира. Идея, давно витавшая в воздухе, воплощается в жизнь — одна из галош тут же прибивается к пирсу гвоздём с помощью какой-то железяки.

После окончания чтива бригада поэкипажно продефилировала перед штабом бригады, и личный состав ушёл в казармы. Праздник фактически окончен, увольнений нет — вокруг одни скалы и тундра.

Помощник, предвкушая всё, что полагается к маринованному огурчику, засеменил на пирс к обожаемому галошам. Но, как на грех, одна галошина как прилипла к настилу. Задержка

не входит в расчет времени его прибытия к дружеской ендове, ведь так можно попасть только на третий тост — «За тех, кто в море!». Обнаружив в галошине шляпку гвоздя, вцепившуюся в солидную шайбу, помоха завыл, проклиная меха, как кот, которому наступили на хвост.

Но кто выручит соплавателя Валою Крестовского? Опять же, мех.

Штурман лодки Володя Долгополов наконец женился, привез экстравагантную ленинградку. Первое материальное, чем осчастливила штурмана заботливая жена, были галоши, которые Володя, придя на подъём флага, продемонстрировал на пирсе офицерам. Сдув пылинки, он спрятал галоши в «аппендикс» ограждения боевой рубки и стал в строй. Вечером галош на месте не оказалось, они уже с утра лежали за баллоном ВВД в каюте меха. Тосковать штурману пришлось недолго — любимая купила ему новую пару, но судьба её была такая же, как у первой, впрочем, как и у третьей. Галоши, благоухая свежей резиной на весь второй отсек, ждали под баллоном своего часа. На день рождения все они были вручены имениннику в авоське с большим синим бантом, как безвозмездное приложение к подарку. Месть жены штурмана корабельному меху была зла и ужасна. Но об этом мы умолчим.

О ВРЕДЕ «БРЫКАЛОВКИ»

Молва утверждает, что обычай закусывать коньяк лимоном ввел российский царь Николай II. Как не заедать даже за светским столом это питьё столь радикально, если коньяк на царском броненосном флоте офицеры называли любовно — «брыкаловка».

На нашей дизелюшке Северного флота служил штурманом капитан-лейтенант Володя Долгополов. Отпрыск ленинградских интеллигентов, получивший прекрасное образование (не считая высшего военно-морского училища), он мечтал о научной карьере, писал в журнал «Морской сборник» статьи о штурманских проблемах. А штурманом был от Бога, лодку выводил в точку ювелирно. Долго холостяковал. То ли от разгульной холостяцкой жизни, то ли гены далеких предков, но он стал пить, причём запойно.

Как-то перед выходом на ученья в район Фарерских островов его буквально загрузили через торпедопогрузочный люк в прочный корпус. В начале надводного перехода лодку вёл молодой

штурманец лейтенант Малейко (в подчинении у него были боцман Малышко и рулевой Крошка). Накуролесили. Старпом растолкал штурмана, тот похмельный, но вывел лодку в нужное место. Как тут не вспомнить подводную лодку «Шведский комсомолец» («С-363»), штурман которой на туманной Балтике допустил невязку в несколько десятков миль и, мстя за полтавский поход шведам, привёл лодку на камни у их военно-морской базы. Правда, чуть раньше лодка влезла в рыбацкие сети и погнула антенну радиопеленгатора. Командиром лодки был Олег Л. — друг щенячьего детства моей дочери Наташи. Жили в одном подъезде, ходили в одну музыкальную школу, до которой часто не доходили, так как им нужно было в помойках накопать опарышей для ловли угрей и покататься на свиньях жившей неподалеку финки. Но вернёмся к нашему штурману.

Никогда не знавший морской болезни, Володя хлебнул сполна. Штормило капитально. Сидя на аварийном бруске у станции погружения-всплытия, с трёхлитровой банкой из-под тарани меж ног, он после очередной «дани Нептуну» проворчал: «Ах, дорогая жена, знала бы ты, как дорого обходится мне твоя шубка». И преданно, по-собачьи глядя на механика, утробно простонал: «Мех, больше никогда, ни одной».

Вернувшись — набрался.

Скоро стали в текущий ремонт на завод под Мурманском. Спасая штурмана, офицеры лодки (уникальный случай на флоте) сами определили его на лечение. По выходе из ремонта командир послал за штурманом корабельного минёра. Он вернулся один. Командиру пояснил: «К штурману приехала мама и упростила минёра побыть с сыночком хотя бы один день. В воспитательных целях».

Под матюги командира лодка ушла из Росты в Полярный без штурмана. Как и ожидалось, штурман в назначенный срок на корабле не появился, и в Мурманск был послан более солидный офицер — замполит. Махнув через сопку в бухту Кислая к катеру, зам узрел выползавшего из катера штурмана.

На пламенную речь о вреде пьянства, доверии коллектива и зря потраченных усилиях врачей штурман гордо пролепетал: «Всех врачей обманул! Они меня от водки лечили, а я коньяка нажрался!»

Штурмана вскоре демобилизовали.

Вот и не верь после этого, что коньяк — это не «брыкаловка».

МЕХАНИЧЕСКИЕ СТРАДАНИЯ

Всплыли! Вдалеке один
Остров высится Кильдин.
Сверху командира голос:
«Курс зюйд-вест
на остров Торос,
Мимо Летинского в базу,
Что за ним направо сразу.
Лодка к пирсу, на борт сходня,
Всё, шабаш! Домой сегодня.
Нынче море на замок,
Жен любить пришел нам срок.
Но не всем у пирса рай —
Швартовались час враздрай,
Маслопупам на погибель.
«Товсь!
Готовить правый дизель
На зарядку батарей».
Вмиг матросы-лиходеи
В пятый двинули отсек
Коротать зарядки век.
И пошло в переговоры
Сквозь отсеки, переборки,
В черта душу, в бога мать
Командира БЧ-5.
Наорался мех в трубу,
Похулил свою судьбу,
Перемерил напряженья,
Глянул в ямах разреженье,
Чтобы не было грешка,
Посадил в шестом «движка».

Тут бы шкафчик на распашку,
Нацедить «шильца» стопашку!
Рухнуть в койку на живот,
Храпануть минут шестьсот.
Но зарядка — не до шуток.
Мех, не спавший двое суток,
Прикорнул у дизелей
Уморившийся «каплей».
Утром кончилась зарядка,
По уставу — для порядка
Расписался мех в журнале,
Отдыхался на причале,
Между сопками тропой
Зашагал к себе домой.
Но у сопки на макушке
Вот те на!
Флагмех Кирюшкин!
Прет его ядрёна мать
Флаг на лодках подымать.
«Разрешите Вас поздравить,
Вам сегодня службу править,
В девятнадцать «Рцы» надеть
И вперёд — живучесть бдеть».
Мех от злости поперхнулся,
По уставу повернулся,
И, блюдя флагмеха честь,
Проворчал понуро:
«ЕСТЬ».

Баренцево море, 1961 год

ЧЛЕНОВРЕДИТЕЛЬ

Тяжёлая доля выпала отдельным лодкам проекта 613. Особенно досталось Маркеловской «С-67» и лодке «С-229». Какие только контейнеры и шахты не приваривали ко второй в районе мидельшпангоута для испытаний ракет надводного старта и под-

водного. Первая обзавелась громадной нашлапкой в носу для испытания новых торпед невероятных калибров и многих других новшеств.

Лодка «С-345», оставаясь в составе боевой бригады, стала полигоном для опытной эксплуатации различной «мелочёвки». На ней испытывались высокосернистые дизельное топливо и масло с содержанием серы почти на порядок выше ГОСТовских 0,2%. Закончилось это «издевательство» закоксовыванием поршневых колец на обоих дизелях и, в конечном итоге, поломкой колец.

Ещё до внедрения на флот станций ультразвуковой подводной связи «Свет» и «Свяга» в носу нашей лодки установили рог солидных размеров — излучатель станции «Яхта», лишили старпома каюты, установив аппаратуру. На лодке испытывали новые преобразователи тока АПО7-50, штоковый клапан шахты РДП, устройство для постановки помех, контейнеры для отработки противолодочной авиации. Фото «С-345» с этим рогом и контейнерами на корме можно увидеть в журнале «Морской сборник» №8-94, над ней парит, как чайка, самолёт «Б-12» — аэро- и гидродинамическая несуразность.

На лодку, носившую с рождения четырехлопастные гребные винты переменного шага, поставили шестилопастные, прилично певшие на ряде режимов, а затем пятилопастные. И, наконец, втиснули экспериментальное устройство для удаления камбузных и иных отходов за борт. Его разместили в шестом электромоторном отсеке — в уголке у кормовой переборки. Это был «мини-торпедный аппарат», в который вместо торпеды закладывали пластиковый мешок с отходами и отстреливали в подводном положении лодки за борт.

Ну а теперь о подводничком членовредительстве.

Как-то, почему-то поздно ночью, лодка уходила в Мотовский залив к судну-стенду ГКС для определения уровня шумности лодки с очередным гребным винтом. На входе в залив по радио получили с ГКС распоряжение стать на якорь, чтобы не мешать их работе с лодкой, ошвартованной у стенда.

Стали на якорь, но так как зарядку аккумуляторной батареи на переходе мы не успели закончить, дизель продолжал работать, обеспечивая зарядку батареи. Командир ПЛ капитан 2-го ранга Курдин дал команду подвахтенным сменам отдыхать. В электромоторном отсеке на главной ходовой станции нес вахту

старшина 2-й статьи Ч...в. Почувствовав, что его организм требует совершить процесс «минус попить», а отойти от боевого поста в галюн он не может, вахтенный решил приспособить под отхожее место упомянутый выше «мини-торпедный аппарат». Повернув кремальберный затвор тяжелой стальной крышки, он поставил её на стопор, но так как у него в нижней части тела уже «срывало резьбу», старшина второпях не зафиксировал надежно крышку в стопоре. Водрузив предмет мужской гордости на край ёмкости и начав соответствующий процесс, увидел своё отражение в зеркальце, закреплённом на станции мотора экономического хода. На физии красовался прыщик, им он и занялся, не прерывая процесс облегчения. Очередной «девятый вал» вошёл в Мотовский залив из Баренцева моря и несколько сильнее накренил лодку. Плохо закреплённая крышка, как гильотина, ринула вниз. Вопль пострадавшего не только сбросил с коек спавших матросов и старшин, он через переговорную трубу был услышан в центральном посту. Матросы подняли крышку, кто-то по МКТУ вызвал доктора, кто-то тащил разовое постельное белье для перевязки, так как кровящи было море. Не отошедший ото сна корабельный эскулап примчался без инструментов, но тут же появился нештатный санитар с медицинской укладкой. Что там делал с пострадавшим врач — неведомо, только позже он сказал, что треть предмета гордости моремана удерживалась почти на «шкурке».

Командир дал команду сняться с якоря и, ещё не получив «добро» на возвращение в базу, полным ходом повел лодку в Полярный. «Обрубленного» с трудом перенесли в первый отсек, ведь там был наклонный торпедопогрузочный люк.

В госпитале страдальцу всё собрали воедино, заодно в целях санитарии и гигиены раны обрезав то, что режет рабе и мулла у некоторых народов. После операции больной долго ещё мял госпитальную койку, а затем убыл на десять суток в отпуск в родную Тьмутаракань. После его возвращения матросское радио сообщало, что, когда в кубрике всем гуртом доедали домашние пирожки и коврижки, страдалец сообщил — работой сосудистых хирургов он доволен. Довольной была и его девушка. Ну как откажешь мореману-подводнику, пострадавшему при испытаниях новой техники в условиях суровой Арктики. Ему нужно дать медаль «За членовредительство», ведь было «очень уж очень».

Так новая техника со стуком и страданиями внедрялась на подводном флоте.

СНЕЖНЫЙ ЧЕЛОВЕК ИЗ НКИ

Военно-морская кафедра НКИ многие годы организовывала в период летних каникул студенческие дальние шлюпочные походы на веслах и под парусами по Черному морю и рекам региона. Однажды даже вновь проторили путь «из варяг в греки», отправив шлюпки в Калининград по железной дороге, а назад поперёк европейской части Союза. Давно нет военно-морской кафедры, но шлюпочники НКИ разных годов выпуска, уже убелённые сединами, ставшие руководителями крупных заводов, КБ, фирм, деканы, профессора, офицеры ВМФ собираются иногда на нашей водной станции вспомнить былое.

В одном из шлюпочных походов вверх по Днепру, съев в конечной точке похода рыбку около 25 кг весом, отряд двинул назад в город на Буге. Предстоял день Военно-морского флота, его решили отметить в глухом месте. В Запорожском водохранилище нашли тихую бухту Круглик, разбили лагерь, вкопали мачту, чтобы завтра поднять военно-морской флаг.

На многие километры вокруг ни души. Но студент есть студент. После ужина подошла к офицерам «инициативная группа» с предложением сходить в дом отдыха, который они вычислили в стороне от входа в бухту, чтобы купить свежего хлеба. Поколебавшись, командир похода дал «добро». Взяв шлюпочную кису — мешок, тройка двинула напрямик через степь. Путь по буеракам около четырех километров. Часа через два с половиной пришел один, но с хлебом. Доложил, что там находится спортивно-оздоровительный лагерь Запорожского пединститута, в нём 102 девушки, 5 парней и чуть преподавателей. Наши двое задержались там, чтобы вроде бы договориться о поставке нам продуктов их экспедитором. Фактически они остались на танцы.

Шли, естественно, не в парадной походной форме, а в рваных джинсах, кедах, в спасательных бушлатах с эмблемами «НКИ» и «НИКОЛАЕВ». Предпочитавшие постоянное купание в реке, три недели не видевшие шампуня и расчески, похожие на ирокезов, они насторожили лагерных преподавателей, посему после танцев была устроена поголовная проверка в палатах лагеря. Обнаружив пропажу одной девушки, было организовано прочесывание местности. Нарушитель лагерного спокойствия Саня Бабинцев, блюдя честь дамы, рванул ползком через кусты, но

вскоре упал в какую-то яму. Как потом оказалось, в яму ссыпали сажу после чистки дымоходов. В темноте, не разобрав, во что вляпался, он взял курс по звёздам в наш лагерь. Естественно, спать оставалось нам недолго.

Утром в лагере побудка, завтрак и построение на подъём военно-морского флага. Настоение у всех приподнятое — предстоят соревнования между шлюпками на скорость и правильность постановки парусного вооружения, старшинские (без офицеров) гонки на вёслах и под парусом, перетягивание каната, прочие забавы, призы, затем праздничные обед и ужин. На построении выясняется, что нет боцмана одной из шлюпок. Командир похода, обнаружив в стенке одной из палаток нештатную выпуклость, пнул слегка по ней ногой и рывкнул: «Бабинцев — подъём!». Надо отметить, что Саня от природы жгучий и кучерявый брюнет, отрастивший в походе бороду и усы. Когда полог приподнялся и на свет божий появился Саня, строй замер, тишина — одни птички поют. Затем кто-то из студентов изрек: «Каптар». С диким хохотом команда каталась по лужайке, завалив мачту. Черный Саня весь в саже был весьма экзотичен — снежный человек, иначе не назовешь.

Сейчас Саша Бабинцев руководит одним из конструкторских бюро в Николаеве.

О ПЕХОТНЫХ ПОГОНАХ

Очередной дальний шлюпочный поход студентов военно-морская кафедра Николаевского кораблестроительного института имени адмирала С.О. Макарова решила провести по давно проторенному маршруту Николаев — Очаков — Кинбурнская коса (место затопления монитора «Ударный») — Скадовск — Евпатория и обратно. В отряде два катера о десяти вёслах каждый и шлюпка. Срок месяц. Командиром похода, как и в предыдущие годы, был бывший помощник командира ракетного крейсера проекта 58 «Грозный». Засидевшийся в звании капитана 3-го ранга, Володя, ставший старшим преподавателем, ждал присвоения очередного воинского звания — документы уже ушли в Москву.

Из-за постоянных штормов мы прошли лишь до Бакальской косы в северо-западной части Крыма, где на конце косы виднелись останки корпуса известного крейсера «Червона Украина». После гибели у Графской пристани в Севастополе во время

войны поднятый из воды корабль стал мишенью для морской авиации.

Подождав у моря погоды, наш отряд двинул через Каркинитский залив домой. Почти у корня Тендры догнали шлюпки курсантов Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища, они при обеспечении со стороны тральщика и пары других судов совершали переход в Болгарию. Нам было приятно встретить коллег, тем более, что один из нас был в первом наборе этого училища. После обмена любезностями, обозначив на их карте переменную существующую вблизи знака «Тендровский железный» промоину в Тендре, ушли домой в город на Буге.

Ректорат организовал торжественную встречу, ректор поздравил командира похода с присвоением очередного воинского звания. Студенты привели лодки в порядок, занесли в эллинг имущество — и по домам.

Володе завтра улетать к родителям в Калининград, но у него одна загвоздка — он никогда ничего не пришивал, всё делала жена, а она в янтарном крае. Ехать надо в форме, так как дома папа — отставной капитан 1-го ранга. Содрав с Володи символическую плату — бутылку коньяка, идём к нему домой, закупив по дороге наплечно-нарукавную мишуру. Пока новоиспеченный капитан 2-го ранга оплачивал покупку «позументов», прошу продавщицу отдать мне флотские черные погоны старшего офицера, ему же в сверток положить парадные пехотные погоны с красными просветами и основанием.

Когда дома поздним вечером была очищена от старых регалий тужурка, Володя достал пакет. Красные погоны оказали на него эффект красной тряпки на быка. Нет, вначале был ступор. Ведь на дворе полночь, всё закрыто, в кармане билет на самолёт. В позе роденовского мыслителя он воссел посреди комнаты. Нисколько не сочувствуя, назидательно говорю ему: «Вот к чему приводит отказ обмыть новое звание до пришивки погон». Новоиспеченный костерит весь военторг и его продавцов в частности. Поиздевавшись, достаю флотские погоны и, напомнив, что друзья всегда выручат, вручаю их. Домашняя швабра едва справилась со слезами благодарности. Обмыв очередного воинского звания в узком кругу состоялся, рейс на Калининград — тоже.

Вывод — не нарушай флотских традиций, папа подождёт, он флотский, поймёт.

О ВРЕДЕ АЛКОГОЛЯ

Рыбацкий поселок Сайда с рыбзаводом, причалами и магазинчиком, называемым в народе «монополькой», в которой можно было, при существующем в военных гарнизонах сухом законе, приобрести увеселительно-горячительное, располагался в долине речки Сайда, довольно ровном для Севера пространстве. Над поселком нависала сорокаметровая скала. «Монополька» как магнитом притягивала к себе жаждущих и страждущих офицеров, сверхсрочников, матросов, старшин и, конечно же, стройбатовцев. Десять, двенадцать километров до неё по заснеженной тундре и скалам, в мороз с буранами не останавливали никого. Офицеры и мичманы, если позволяла служба, перед праздниками или когда было нетерпез, группой по несколько человек на лыжах, как золотоискатели на Аляске, совершали двадцатичетырехкилометровый бросок туда-назад. Чаще всего в этих походах участвовали рыболовы-любители, ведь все озера в округе ими были давно освоены, а что такое белое безмолвие тундры, полярная ночь и неожиданные бураны с видимостью до кончиков лыж, они познали на своей шкуре.

Переполох в гарнизонах поднимался, когда пропадали корабельный старшина, матрос или стройбатовский солдат. Если был хотя бы намек на уход его в Сайду, посылались катера, формировались группы лыжников во главе с офицером — любителем рыбной ловли. Группы шли по всем вероятным тропам к одной точке — «монопольке».

Как-то глубокой осенью пропал в гарнизоне солдат из стройбата. Поиски по отработанной схеме ничего не дали. Проверки в семье на малой родине через военкомат и милицию тоже. А летом, когда почти сошел снег, нашли его под скалой, да не одного, а двух, прилично объединенных лисами и песцами. Рядом пустые и початые бутылки, в рюкзаке — запас для друзей. Личность второго собутыльника установить не удалось.

ВТОРОЙ «У-2»

В районе Гремихи за мысом Святой Нос рухнул американский самолет-разведчик «У-2» или что-то иное. То ли его сбили, то ли сам завалился. Места там дикие, безлюдные, дорогами и не пахнет. Место падения самолета пост наблюдения и связи по ха-

латности не зафиксировал. Через некоторое время летчик, оставшийся живым, сам пришел на огонек поста. По-русски ни бэ, ни мэ, а служилые поста хотя и виртуозы лингвистики, но матерной. Словесного контакта не получилось. На всякий случай позвонили своему оперативному дежурному, тот зафиксировал донесение в журнале и успокоился. Но где-то, видимо, у ПВО-шников, момент падения самолета был замечен, и через пять суток на пост прибыла группа поисковиков. На вопрос: «Не видели ли вы падение самолета?» — естественно получили ответ: «Нет, но какой-то хрен сидит у нас в бане уже неделю, а говорить отказывается». Открыли дверь, а там обросший мужик в тулупе. Стали разбираться, вернули ему его амуницию и прочие атрибуты, экспроприированные матросами. Изъяли страницы журнала, нарушителя увезли.

Сколько харей было тыкано в селедку, как Ванька Жуков, осталось загадкой.

КОМАРИНАЯ ЗАКУСКА

Командир строительного батальона в Ягельном как-то по доброте душевной выделил подводникам свой УАЗик для поездки в Сайдинскую «монопольку». В компанию механиков напросился штурманенок Малейко с «С-345», голубой мечтой которого было поскорей демобилизоваться, поэтому он искал разные способы показаться начальству с «необычной стороны». Эта его особенность сборному экипажу УАЗика была неизвестна, и они по доброте душевной забрали штурманца с собой.

В «монопольке» отоварились. Дегустировать на месте не стали, ведь впереди у кого дом, а у кого служба, но служитель гироскопаса и пеленгатора всосал изрядную дозу из бутылки. На пути домой на отсыпке, называемой дорогой, его растрясло и в нем проснулся то ли скифский, то ли узбекский хан. После его очередной попытки построить каждого члена экипажа в две шеренги штурманца, не доезжая до поселка, высадили. Ноги не долго несли его домой, найдя мягкую кочку, Малейко заснул. Молодой сон крепок, даже в полярный день. Утром он явился на корабль с комариным «макияжем» на всех мыслимых и немыслимых местах. Физиомордия, иначе его лицо назвать было нельзя, распухла до состояния баскетбольного мяча. Лечился недели две. Ведь комары на Севере и каску прокусывают.

КОНЬЯК А-ЛЯ «ШИРОБОКОВ»

Каждый мех на своей подводной лодке в каюте между шпангоутами, как правило, устраивает сейф, не предусмотренный проектом. Там он хранит величайшую драгоценность — спирт, получаемый ежемесячно официально для технических нужд. Там же, если позволяет место, хранится дефицитный ЗИП и личные мелкие вещи.

Перед выходом в море мех «С-342» инженер-капитан-лейтенант В. Широбоков получил вожделенный продукт, а так как канистрочки под рукой не оказалось, жидкость на время была залита в трехлитровый сосуд и заперта в сейф. В сейфе помимо кое-каких железяк хранился запас папирос «Беломорканал». Ведь при длительных выходах в море, когда у всех куряк опухают уши от желания затянуться, а курево давно закончилось, некурящий мех, открыв сейф, широким и барским жестом раздавал пачки папирос всем курящим коллегам по прочному корпусу, невзирая на звания и сроки службы. Слезы умиления текли даже у их жен, страдающих в одиночестве на берегу.

Куча забот, обычных при подготовке лодки к бою, походу и погружению, как-то вычеркнула из памяти меха проблему бутыл-канистра. В море прилично штормило, бутылю надоело кататься с боку на бок, и он в одночасье раскололся. Спирт и табак «Беломорканала», способный убить лошадь, создали гремучую настойку на дне герметичного сейфа.

Папиросы сушили на дизелях и пустили в дело. Жидкость со дна сейфа вычерпали. Слили в графинчик. Цвет мерзкий, запах продирает до копчика. В каюте на плавбазе жидкость отстоялась, посветлела и стала привлекать внимание гостей каюты. Кто-то любовно назвал её «коньяк бурдель-бурдо», но пробовать не решились. Гениальную идею выдвинул минер — выходец из глубин матушки России. Оказалось, что его бабуля в свой самогон для того, чтобы «с ног валило», добавляет махорку. Деревня худобно, но живет. Прикинув, что табак благородней махорки, минер предложил себя на роль «грибного человека».

Дегустаторы не знали, кого благодарить за то, что меху никто не посоветовал хранить в сейфе старые носки. А «настойку» все же назвали именем меха.

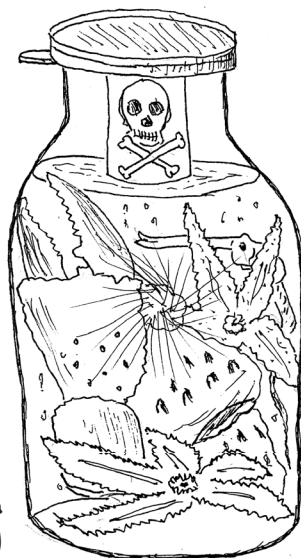
АКВАРИУМ

Это сейчас мы знаем уникальные по своим свойствам китайско-вьетнамские настойки с женьшенем, змеями, морскими коньками и прочей ползающе-плавающей живностью. А во времена «за железным занавесом» экзотика заканчивалась водкой «Старка» да «Рябиной на коньяке». Но случались и «открытия».

Старшина команды электриков мичман В. Лысенко готовился к отпуску, поэтому долю полученного для ухода за своим довольно обширным электрическим хозяйством спирта он сэкономил, из месяца в месяц отливая толику в нагрудно-карманную ёмкость. Совершенно неожиданно его планы изменились. На завершающем этапе отработки корабельных нештатных легких водолазов он, спустившись по спусковому концу в аппарате ИДА-57, на песке обнаружил морских ежей и звезд. Спуски под воду проводились в Полярном за Екатерининским островом. Островом Любви. Так его между собой называли моряки с времен войны, ведь на нем стояли батареи зенитной артиллерии, а канонирами были девушки.

Мичман, побродив на дне, по команде, поданной ему через сигнальный конец, стал подниматься наверх. Перед этим он засунул под дыхательный мешок и кислородный баллон пару понравившихся морских звезд. Так, на всякий случай. Спуски продолжались. На палубе водолазного бота мичмана осенила идея сделать родным оригинальный подарок — привезти в Уфу диковинку — заспиртованных морских животных. Очередному водолазу он дал банку для пары морских ежей, с ними натюрморт будет на славу.

Большая часть заначенного спирта ушла на «заспиртовку». Своеобразный аквариум хранился в ожидании отпуска в отсечном запираемом ящичке.



*Минздрав предупреждает
(и мичман тоже)*

Ушлый трюмный, пронюхав о подводно-спиртовой заначке, вскрыл ночью во время несения вахты в базе ящик и слил «рас-сол». День рождения трюмача прошел на славу. Но, видимо, подвел закусь, из трех участников двоим эскулапы в лазарете с перепуту мыли желудки. Новорожденный провел «разговение» на губе.

Теперь они, да и мы понимаем, что морские ежи — это о-го-го. Для мужиков это точно.

У ПОДВОДНИКОВ И ДОМА ПОГРУЖАЮТСЯ

На заре туманной юности заполярного города Гаджиев, когда он еще носил гордое имя «поселок Ягельный» — по имени острова Ягельный в бухте Сайда Кольского залива Баренцева моря, «впередсмотряще-планирующее» начальство решило облагородить этот малонаселенный пункт, построив вместо деревянных домишек каменные дома. Первая линия домов была намечена на вершине ближайшей от причалов сопки. За два-три года ударно возвели цепочку домов от номера 24 до 32-го. Стали засыпать мелководное озерцо напротив этих домов. Сопку с цепочкой зданий от каменистого плато, простирающегося до поймы речки Сайда с одноименным рыбацким поселком и единственным на всю округу спецмагазинчиком, отделял довольно большой лог, прогрызенный ледниками. В начале лога построили на базальтовом основании котельную, которая обогревала все и вся, а на склонах лога в зимнее время развлекались экстремалы на лыжах и даже на санках, прыгая с трамплинов.

База росла, число подводных лодок увеличивалось, поэтому решили построить пятиэтажку в этом логу, лишив женщин едва ли не единственного развлечения — наблюдать приземление мужей на пятую точку или даже на голову при прыжках с трамплина. Заклучались на эту тему даже пари.

Недостаток жилья сильно поджимал, поэтому дом возводили ударными темпами. Так как все предыдущие дома строились на базальтовом основании, дно лога не обследовали. А зря.

Получилось, что одна половина дома стала на плиту, а вторую возвели на вечной мерзлоте болота. Летом, когда еще не началась отделка дома, а в политотделе уже делили жилплощадь при

сильном накале страстей жаждущих получить благоустроенное жилье, в обеденный перерыв одна половинка дома совершила по-подводнички маневр «Срочное погружение» в трясину оттаявшего болота. Погружалась, пока не села на скальное основание. «За бортом» никого не оставила, так как в это время, как и положено по распорядку дня, строители «сыграли» «бачковую тревогу».

Выждав около года, половину перевозвели заново, уменьшив размеры окон до минимума и взяв стены стяжками в стальной каркас. Сразу после аварии кипевшие страсти как-то сразу притихли и примирили людей, живущих в коммуналках. На время.

РЕЗОЛЮЦИЯ*

В глубине губы Сайда, миль на пять далее базы подводных лодок Ягельная, у отвесной сорокаметровой базальтовой скалы взрывами «отвоевали» кусок берега, к нему и перегнали из главной базы Северного флота шестую дивизию ракетных кораблей. Место спокойное, удобное, если не считать, что семьи служилых остались в Североморске, а кому повезло, поселились чуть ближе — в двенадцати километрах в Ягельном. Многие, особенно холостяки, считали, что им еще подфартило, ведь рядом находился рыбацкий поселок с его магазинчиком, где, о радость, продавались горячительные напитки, недоступные в других гарнизонах. Одно отравляло бытие — в поселке находился рыбзаводик с технологией получения рыбной продукции времен Михаила Ломоносова. Горы рыбьих голов, хребтов и потрохов далеко не первой свежести лежали под открытым небом на берегу. Рядом в больших чугунных котлах из этого неходового продукта вытапливали рыбий жир. Да, тресковая печень там присутствовала, но как дополнение...

Дым костров из бревен, приносимых в изобилии сибирскими реками, день и ночь создавал в смеси с запахом рыбьего жира и гнилых потрохов неповторимый аромат. Командиру дивизии контр-адмиралу Белякову из этой пары — магазин — жиротопный

* Этот и следующий рассказ «Приколы» — из воспоминаний бывшего помощника командира ракетного крейсера «Грозный» капитана 2 ранга Пинина В. Г.

цех — больше доставлял забот магазинчик. Хотя к нему и был «приписан» патруль. Но сердобольные рыбаки и работницы рыбзавода умудрялись снабжать «зельем» соседей-мореходов. Это обстоятельство постоянно напрягало комдива. А тут еще пришла шифровка, что на базе технического обслуживания подводных лодок несколько матросов отравились, глотнув метилового спирта, кто-то даже отдал концы, кого-то, промыв, откачали. Комдив знал, что русского мужика никакими проверками, наказаниями и т.п. нельзя убедить не пробовать метил и прочую гадость. Почесав свою седую репку, хотел наложить стандартную резолюцию, но, вспомнив околомagaзинные «страдания» своих подчиненных и последние ЧП, наложил наискосок резолюцию:

- Ракетному крейсеру «Грозный», где пьют одеколон.
- Ракетному крейсеру «Головко», где пьют спирт.
- Штабу дивизии, где пьют все!

А далее, ведь должность обязывает, приказал штабу разработать план мероприятий, где шло — проверить, наказать и т.д.

Но комдив-то — альбатрос. С высоты своего салона он видит все, поэтому и появилась такая нестандартная резолюция.

ПРИКОЛЫ

Слушателей академии Генерального штаба традиционно привозили для проведения экскурсионных занятий на объекты различных видов вооруженных сил, в том числе на надводные корабли и подводные лодки. Многие, если не подавляющее большинство, до этого видели их только в кино или на картинках. Естественно, в каждой группе «любопытные» слушатели часто оказывались объектом розыгрыша.

Как-то на один из эскадренных миноносцев Балтийского флота, стоящий в планово-предупредительном ремонте, прибыли слушатели. Их разбили на группы, и одну из групп водил по кораблю командир БЧ-2 Хвоцинский. В конце обхода группа пришла на ходовой мостик. Объясняя в популярной форме предназначение различного оборудования мостика, артиллерист старался рассказать, что предназначено для обеспечения хода, что для маневрирования, связи, использования оружия и прочее.

Так получилось, что, рассказывая о радиолокационном вооружении и применении оружия, он показал им выносной индикатор

кругового обзора ВИКОЦ, расположенный рядом с машинным телеграфом. Почему-то слушателей больше всего заинтересовала педаль выдачи целеуказания от индикатора. Тут же был задан вопрос: «А зачем у машинных телеграфов педаль?». Утомленный экскурсовод мгновенно отреагировал: «Когда в море необходимо быстро остановить корабль, мы нажимаем на эту педаль. Команда «Стоп» выполняется мгновенно, корабль замирает на месте». Слушателей ответ удовлетворил, но совесть Хвоцинского мучила, и он привел группу на перекур к обрезау на полубак. Извинившись за шутку, объяснив реалии, он предложил перекурить и подышать.

Утомленные хождением по отсекам и трапам два подполковника, закулив сигареты, сели на кнехт, что категорически запрещается флотскими обычаями еще со времен Петра I. Сидят, курят. На их беду, как черт из табакерки, из люка выныривает главный боцман мичман Панкратов. Увидев это, он отзывает в сторону ближайшего матроса и, объяснив ситуацию, приказывает ему сесть на кнехт противоположного борта. Матросик, зная разномыслие боцмана, икая от страха, садится на кнехт. Рев боцмана был слышен во всех уголках бухты. Подполковники вскочили, но боцман тактично объяснил им, что это их не касается. Они гости.

Эта история относится к 60-м годам прошлого столетия. Услышал я её в 1984 году. Сегодня, когда патриотизм вновь становится востребованным, мне кажется, что такие рассказы заставляют задуматься о своей Родине.

СВЕРЧОК

Как-то в один из полётов Воздушного командного пункта (ВзПУ) ВМФ на Черноморский флот наш самолёт из-за погодных условий посадили на аэродром Гвардейский в центре Крымского полуострова. Надо отметить, что время было неподходящее для прогулок, конец февраля везде сыкотный, а какая-то пакостная изморось вообще вгоняла в грусть. Так что благодаря природным условиям всё командировочное население этого степного гарнизона собралось в гостинице у телевизора. Передача была неинтересной, и постепенно офицеры группами стали растекаться

по комнатам. Одни стали составлять партии в шахматы, другие в домино — «флотского козла», а некоторые занялись просто «травлей», без которой не обходится ни одна флотская мужская компания.

В одну из таких групп попал и я. Она состояла из солидных командиров, прослуживших на флоте не менее 20–25 лет, и конечно, большинство этих лет было потрачено на корабельную жизнь, или, как говорят у нас на флоте, на освоение морей и океанов. Я не оговорился — сначала были моря, а потом уже флот вышел в океан.

Как всегда, беседа завязалась со споров о преимуществах и недостатках наших кораблей и самолётов в сравнении с иностранными. Всё познаётся в сравнении. Потом споры стали незаметно затухать. Стали вспоминать случаи, которые происходили с участниками беседы или с близкими их сослуживцами. При этом можно было заметить интересную противоположность в рассказах — если рассказывал корабельный офицер, он всегда употреблял местоимение «мы», если лётчик — то «я». Это своеобразие употреблений местоимений наложено спецификой службы. На корабле и экипаж солидней, и действия его взаимозависимы, а на самолёте чаще всё зависит от индивидуальности, поэтому и в рассказах лётчиков чаще слышится «я», а не «мы».

Но во всех случаях права народная молва — без человека техника мертва! А вспомнить о хороших людях никогда не грех. Вспоминают больше случаи, где героями являются другие люди, о себе мало кто говорит. Здесь больше не скромности, а психики — ты скажешь о других, другие вспомнят тебя.

В воспоминаниях о сослуживцах офицеры чаще вспоминают о матросах срочной службы. Наверное, потому что, когда те приходят на службу, разница в возрасте составляет примерно около десяти лет, и офицеры относятся к ним как к сыновьям. А о хорошем сыне всегда приятно вспомнить, тем более, когда из плохого человека сделал хорошего.

Борис Решетников, капитан 1 ранга, вспомнил, как он в молодые годы осваивал Средиземку на тральщике, который был, конечно, не верх совершенства, но всё-таки имел ряд бытовых преимуществ перед дизельными подводными лодками, поэтому его корабль частенько использовали как «баню» для асов морских глубин.

— Тральщик уже около двух месяцев «болтался в морях», а в те времена это уже был подвиг. Каждое большое дело начинается с малого. Мысль о земле вызывала зуд в спине. Мы тогда традиционно не имели баз на чужих территориях, и мечты о родном доме одолевали каждого. Для моряка корабль — родной дом, и поэтому традиции дома, освящённые вековой народной мудростью, он старается перенести сюда, на место своей воинской службы. А мы, об этом часто забывая, лишаем их иногда, на наш взгляд, безделушек, связывающих их с домом и привносящих какой-то уют и вдохновение в короткие часы отдыха. Автономное плавание — это тяжёлые психологические нагрузки длительного характера. Такие плавания открывают глубокую, может быть, ещё до конца не понятую нами истину — человек гораздо глубже, загадочнее, выше всяческих социальных масок, которые мы ему навязываем. За абстракциями легко потерять его реальность, его живую душу....

— Да! — дополнил капитан 2 ранга Леонид Сычев. — Особенно для подводников. Помню эпизод, правда, это уже было на атомоходе, когда был запущен в космос космонавт №2 Герман Титов. Мы это сообщение получили на 30-м дне плавания под водой, и все были готовы два дня крутиться там. Было неизвестно, сколько ещё бороздить нутро океана в стальном корпусе...

Разговор, оставаясь в том же русле, грозил затянуться. Всё зависело от состояния погоды, ведь мы находились на флотском аэродроме.

— На моём корабле была одна достопримечательность, о которой трудно просто так догадаться, — продолжил свои размышления Решетников. — Мы привыкли относить к этому слову что-то значительное или фундаментальное. Что бы вы думали, было? — спросил он присутствующих.

Перечислялись самые невероятные атрибуты морской принадлежности. Почему-то в таких случаях мысли сосредотачиваются на профессиональных предметах. И уже сдались угадывающие, стали раздаваться возгласы «Продолжить рассказ!» — ожидалось что-то интересное. Но вдруг раздался неуверенный голос — не то вопрос, не то ответ: «Не сверчок ли?». Все застыли в недоумении, так не гармонировал рассказ о море с каким-то прозаичным, чисто сухопутным насекомым, которое к тому же очень надоедает людям ночью. Его стрекотанье одних умиляет, а других раздра-

жает. «И это насекомое — достопримечательность боевого корабля?» — подумали многие. — «Да не может быть!».

Решетников внимательно посмотрел на говорившего и медленно спросил:

— Откуда Вам это известно?

Леонид Сычов сказал уже уверенным голосом:

— Я долго всматривался в Вас, мне казалось, что мы где-то встречались. А когда Вы начали рассказ о Средиземке и о тральщике, я, ещё сомневаясь, подумал, что мы оба являемся участниками одной истории, главным героем которой был сверчок с тральщика по кличке Пётр. Так?

— Совершенно верно!

Кто бы мог подумать, что через 20 лет где-то на затерянном аэродроме могли встретиться два участника этой истории в море и двух разнотипных кораблей. Но как говорят: «Гора с горой не сходятся, а человек...». Жизнь иногда преподносит нам и не такие сюрпризы.

Слушатели возбудились и потребовали рассказа этой истории и от Решетникова, и от Сычова. Ночь обещала быть короткой, без сна. Но так уж устроен человек — интерес превыше всего. По традиции, сложившейся на флоте, рассказ начал младший по званию.

— Мы уже не один месяц «кувыркались» в море, то всплывая, то погружаясь. Ведь дизельная подводная лодка не совсем подводная, а скорее нырок. Но настоящие моряки-подводники воспитываются именно на них, проходя через все морские прелести: болтанка до рвоты, солёный душ на мостике, частенько свежий морской воздух в изобилии, но... по бытовым условиям до атомоходов им далеко. Там стерильная чистота, пресный душ хоть каждый день, и что главное — у каждого своя койка с чистыми простынями.

Дизелисты такой быт считают для себя непозволительной роскошью. А бани ждут... да что там говорить! Одним словом, ваш покорный слуга служил в те времена на одной из таких нырялок. И вот при очередном сеансе связи мы получаем долгожданное радио с указанием — следовать в такой-то квадрат, встретиться там с тральщиком и по договоренности с его командиром произвести помывку личного состава.

По лодке была дана команда — приготовится к бане. Экипаж охватил деловой восторг, где мне отводилась немаловажная

роль — я был помощником командира и все организационные, да и бытовые вопросы этого мероприятия решались мною непосредственно.

Дошли мы до указанного квадрата без всяких происшествий, где нас уже ожидал Ваш, Борис Александрович, тральщик, и Вы разрешили, опять же по договоренности, швартоваться к вашему борту. Своих плавсредств лодка не имеет.

Командир наш, как и полагается в таких случаях, направился с визитом к командиру тральщика, а я, решив организационные вопросы с Вашим помощником, заступил на вахту, посчитав лучшим местом для координации мероприятия мостик нашей лодки. Погода была благоприятная, мероприятие организовано, люди размягчались и добрели после бани и охотно сменяли своих товарищей на вахте у механизмов. Боевой корабль в море в любых ситуациях остаётся боевым. Пришёл и мой черёд поблаженствовать минут тридцать — больше нельзя, дела.

Доложив командиру, что мероприятие, никак не отвязаться от этого казённого слова, по помывке личного состава подводной лодки выполнено, мы тем самым дали возможность им продолжить свой разговор в душе, а членам команды подводной лодки пообщаться в это время с командой тральщика, где многие встретили земляков. При таких встречах вдали от родных берегов земляком тогда считался любой гражданин Союза, в каком бы краю он не проживал — от Балтики до Тихого океана. Происходил «обмен сувенирами», как модно сейчас делать при различных встречах.

Всё шло без происшествий, по намеченному плану. Наступило время отдавать швартовы. Мы дружески распрощались с гостеприимной командой тральщика, его командиром и плавно отошли от борта, не предполагая, что через какие-то 5 – 10 минут попадём в нехорошую историю — окажемся в роли похитителей одного из «членов» команды тральщика.

Уже была дана команда готовить дизель на винт, когда с тральщика — время подходило к вечерним сумеркам — нервно последовали световые проблески прожектора. Сигнальщик сбивчиво повторял одну букву «С», что означало «Застопорить машины!». «Что у них там стряслось?» — недоуменно спросил наш командир. На мостике находились кроме него я, замполит и сигнальщик, старшина срочной службы, рулевой был под козырьком мостика. Увидев, что мы застопорили машины и легли

в дрейф, а от тральщика мы находились уже не менее чем в двух кабельтовых, оттуда начали передавать странный семафор: «Верните нашего сверчка Петра. Командир». Вниз последовала команда механику: «Разобраться, кого из команды тральщика мы по ошибке захватили с собой!». Не удивляйтесь — бывали такие случаи, когда моряки надводных кораблей, особенно плавбаз, из романтических побуждений пытались зайцами остаться на подводных лодках. Но их тут же выявляли. При любом отходе на лодке проверяется личный состав поимённо, осматриваются отсеки и докладывается в центральный пост. Да и старпом с замполитом в это время обходят всю лодку.

Пока мы проводили все эти проверки, осмотры и прочее, сигнальщик с тральщика засыпал нас семафорами, в которых везде было слово «сверчок». Мы недоумевали. Что это такое или кто это такой? Поверьте, никому на мостике, за исключением рулевого, как выяснилось потом, сразу смекнувшего, о чём речь, но молчавшего как рыба, не могло прийти в голову, что весь сыр-бор разгорается из-за насекомого, причём самого прозаичного в обычных земных условиях, а здесь превратившегося во что-то ценное. Раритет.

На тральщике между тем, видя, что мы не собираемся подходить к ним обратно, стали сниматься с якоря и приближаться к нам на голосовую связь. В это время в подводной лодке шла своя кампания по разбору семафоров с тральщика, но докладов снизу не поступало, хотя туда был направлен замполит. Командир нервничал — хуже нет неясной обстановки, ставящей в тупик — и всё это выливалось в вопросы ко мне, на которые я не мог дать вразумительного ответа. А время шло, и наша точка удалялась от нас, но мы должны были её догнать, а резерв скорости уменьшался. Неожиданно поток проблесков прекратился, тральщик подошёл на голосовую связь. В мегафон (уже существовали электромегафоны) мы услышали объяснения командира тральщика.

Историю продолжил Борис Александрович:

— Ещё до отхода из Севастополя я знал о появлении на корабле сверчка. Его привёз из отпуска матрос Роман Микитенко, родом из Николаевщины. Ему довелось перевозить престарелую мать из хаты в благоустроенную квартиру, а в народе есть поверье: сверчок — хранитель очага. Помните, это ещё в «Буратино» описано — мудрый, старый сверчок. И вот, чтобы удовлетворить

мать, что «родовой сверчок» не погибнет, Микитенко сделал отменную коробку, поймал серо-бурого сверчка в своей хате, идущей на снос, их было, конечно, много там, но он выбрал одного понравившегося, показал его матери и увёз с собой. Прибыв на корабль, он, конечно, не распространялся, но, как говорят, «шила в мешке не утаишь», а сверчка немой не сделаешь, разве только сделав его калекой. Но на такое матрос не способен. И скоро о сверчке знала вся команда.

Вначале были и недовольные, но потом уже по выходе в море Сверчок стал всеобщим любимцем, и те, кто раньше возмущался и требовал его удаления с корабля, пришли к помощнику просить отменить решение об его списании. Я сделал это с великой радостью, потому что и сам проникся к нему симпатией. Потом уже мне стал понятен смысл такого поведения — у каждого в душе, где бы он ни был, остаётся частица родного дома, именно дома, где бегал голопузым пацаном. Лучшего напоминания об этом счастливом времени, как живого существа, пропитанного духом этого дома, нет. А Сверчок как нельзя лучше всё это воплощал собой для многих, тем более в те времена подавляющую часть личного состава флота составляли украинцы, русские, белорусы, армяне, грузины. Были и болгары, греки... И если разобраться, то у всех у них Сверчок является признанным домовым. Кажется, сверчки есть всюду. Как-то в одной книге читал: «И мы в течение нескольких минут находились в забытьи — по реке текла не вода, а будто свет. И оживали тугай с каждой минутой. Сверчки, шакалы начали свою вечернюю серенаду». Так что и в пустынях они есть, но везде, наверное, имеют свою национальную принадлежность. Я понял это позднее, натолкнувшись на рассказ о сверчке в воспоминаниях Н. В. Крандиевской-Толстой. Она пишет: «Мы снимали флигелёк в парке, за клубничными грядками, и в стороне от флигелька — маленькую сторожку, где Толстой работал. Это была бревенчатая, прохладная избушка в два окна. Сосновый стол, на нем пишущая машинка да букет васильков, скамья, плетёное кресло — вот и вся обстановка. За окном густая чаща парка. Тишина. Только шелест могучих лип да медовый запах залетал порой с ветром в этот маленький лесной кабинет. Толстой его любил и говорил, что ему здесь работает лучше, чем в городе.

По вечерам в сторожке, когда на столе зажигали лампу и над абажуром кружились ночные бабочки, вылезал откуда-то

сверчок, похожий на маленький сухой сучочек. Он садился всегда на одно и то же место, около чернильницы, и помалкивал. Когда же в стук пишущей машинки наступали долгие паузы и Толстой в тишине обдумывал ещё не написанное, сверчок осмеливался напомнить ему о своём присутствии. Возьмёт вдруг и стрекотнёт и опять замолчит надолго....

Много лет спустя в немецком курорте Миздрой, устраивая для Толстого рабочий уголок на балконе (он писал тогда «Аэлиту»), я спросила, удобно ли ему и чего не хватает?

— Чего?

— Сверчка. Помнишь, в Антоновке?

— Где же взять его? — сказала я. И обоим нам стало грустно, потому ли, что далека была Россия, потому ли, что далека была молодость? Потому ли, что ни того, ни другого ничем заменить нельзя?».

Вот так у нас на корабле появился нештатный воспитатель патриотизма, бессловесный, но очень эффективный.

Много рассказов о том, как на кораблях жили любимцы команд — медведи, собаки, попугаи, а вот Сверчок... Если бы это было не у меня, я бы тоже вряд ли, может, поверил. Но это факт.

И офицеры не оказались глухими к этому насекомому, зримо напоминавшему о доме. Заходили в кубрик послушать его песню, а там непроизвольно возникали душевные беседы. Человек не любит выступлений от лица официальных организаций, так называемых полномочных представителей. Именно в беседах, начинателем которых был Сверчок, это отсутствовало напрочь. Так что он, не подразумевая о том, выполнял большую и полезную воспитательную работу.

Мы часто стараемся убедить людей чем-то глобальным, огромным, и не видим того, что это большое не вмещается в их душах. Не хотим понять, что им ближе маленькое, но очень дорогое для них. А если говорить о живом существе, то здесь очень заметна привязанность человека к тем, кто ищет его защиты. Вы, наверное, замечали, что все нежнее относятся к маленькой болонке, чем к огромному догу. Бывают, конечно, исключения.

Поэтому понимаю моё состояние, когда мне доложили, что исчез Пётр. И другой версии его исчезновения нет, кроме как той — его взяли подводники. Я немедленно стал предпринимать действия, о которых уже говорил Леонид Николаевич. А в это

время среди команды тральщика тоже шёл разбор — как это могло случиться? Немалую долю участия принимали и офицеры. Вывод был один — Сверчка похитили! Состояние команды было состоянием незаконно обиженного человека.

Лодка застопорила машины, мы подходили к ней. Швартоваться не стали, вели разговоры мегафонами, ждали выяснений. Командир лодки извинился за причинённое беспокойство. Командир всегда за всё в ответе. Но тогда он ещё не знал, как там внизу. Я видел его волнение и беспокойство, он нервно курил сигарету за сигаретой. Вдруг раздался его радостный крик: «Да, у нас! Присылайте шлюпку!». Это был шаг конём. Чтобы не накалять страсти и не швартовать корабли бортами, я был согласен с его просьбой. Шлюпка мгновенно направилась к подводной лодке, где взяла её замполита с нашим Петром, иногда и замполитам приходится выполнять неприятные миссии, как говорят, выправлять недочёты в своей работе. На борту тральщика состоялась официальная передача нашего Сверчка нам же, конечно, со многими объяснениями и извинениями, которые были приняты членами нашего экипажа. Все поняли мотивы похищения. Проверили состояние Сверчка, и инцидент был улажен «мирным путём». Команда тральщика заверила замполита, что не держит зла на коллег, просили не наказывать ребят. Ещё сказали, что Сверчок долго бы на лодке не прожил, так как он воспитан на чистом морском воздухе, а «на подводной лодке воздух очень плох...», и они слышали, что животные, которых пытались иметь на лодках, жили до тех пор, пока субмарины находились у причалов, в длительных походах они не выживали. Вот сейчас на атомоходах живут попугаи, черепахи и другая живность в уголках психологической разгрузки. Прогресс налицо.

— Да, это так, — продолжил рассказ Леонид Николаевич. — Когда ребята-подводники слышали концерт Сверчка, у них произвольно появилось желание иметь его у себя. Но Пётр был единственным на всё Средиземное море. Что только за него не предлагалось, но он был реликвия, а реликвии не меняются и не продаются. Поэтому, если говорить честно, состоялось его похищение.

Конечно, потом были и комсомольское собрание, и наказания, и душевные беседы. Но... дело не в этом. Само по себе это событие заставляет нас, офицеров, несколько нетрадиционно

взглянуть на сам воспитательный процесс. Ведь матрос — это человек 18–22 лет, который ещё крепко связан с домом, приходит на корабль, и мы стараемся ему внушить, что это его второй дом. Но мне кажется, здесь чуть надо изменить интонацию и убеждать его, что корабль — продолжение его дома...

Там, где офицерский состав, анализируя примеры, преподаваемые самой жизнью, извлекал уроки и претворял их на деле, как правило, команды были отличные не на бумаге, а истинно такими. Это редко замечалось официально, но хорошо видно по тому, что мне часто приходилось встречать бывших матросов, которые узнавали меня в городском транспорте и в Ленинграде, и в Москве. Все стали хорошими людьми, многие орденосцами за ударный труд, перецеголяв своих командиров. Очень приятно было слышать от них слова благодарности за хорошее наставничество в жизни. Сейчас это редкость, в печати читаешь только негатив — неужели всё так стало плохо? Порushены традиции, люди стали хуже, не только офицеры... или это кому-то нужно всё чернить? Много вопросов...

Слушатели требовали дальнейших сведений о судьбе Петра. Время близилось к рассвету.

— Чтобы не мучить вас, — сказал Решетников, — буду закругляться. Наверное, его уже нет в живых. Как известно, жизнь насекомых коротка. Но потомство он наверняка оставил.

Мы ещё с месяц помотались в море и вернулись к родным причалам Крыма. Тральщик становился в док, многие разъезжались в очередные отпуска, а другие поощрялись отпусками за честную, добросовестную службу. На общем строевом собрании корабля было решено и Петра отпустить в бессрочный отпуск за славно выполненный долг перед родной Державой. Была выделена делегация во главе с офицером. Петра отвезли в деревню Андреевка, в степь выпускать не стали, он там мог и не выжить. Попросили у одной престарелой женщины выпустить его к ней в сарай. Когда ей рассказали его историю, то она настойчиво просила пустить его прямо в хату, говоря, что у неё есть свои такие свиристели....

Так вот и закончилась эта история, и наш Пётр снова остался под попечением Человека.

Пора было расходиться по каютам — моряки и на берегу комнаты называют каютами, — обещают лётную погоду. Вот тебе и Пётр! У каждого в его жизни и службе есть вехи, вроде бы не-

значительные, но запоминающиеся на всю жизнь. Жизнь интересная штука, и её надо строить вдумчиво и относиться к ней бережно....

Брезжил рассвет нового дня!

{рассказ Вадима Кулинченко}

КУВАЛДА

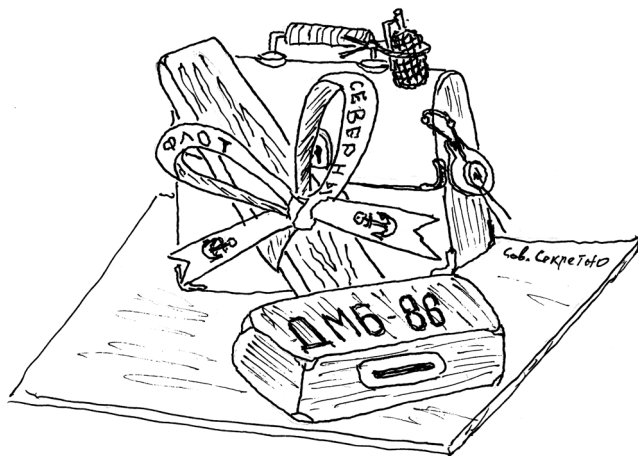
Кто такие «шаманы», флотским людям объяснять не надо, а для не флотских поясню — шифровальщики. Заведование, если можно так назвать, интеллигентное, но очень ответственное. Моряки, которые связаны с железом, воздухом и водой, реактором и турбиной, не зная их специфики работы, много баек посочиняли про этих столь необходимых специалистов во всяком военном деле, не только флотском.

Завидуют им по двум или трём причинам: в заведовании находится один небольшой сейф-ящик; второе — небольшой объект приборки, только командирская каюта; и главное — он несёт «односменку», всегда на вахте один и спит, когда возможно. Но это только видимая часть жизни «шамана» для непосвящённых. На самом деле должность весьма трудная.

Есть одна проблема в их деле, которую не могут решить до сих пор. На вид самая простая — уничтожение шифромашин и бланков так, чтобы и кусочка не осталось. Если Вы имеете достойную идею — смело выходите с нею в Академию наук, и патент Вам обеспечен...

В наше время основным ликвидатором спецсекретов была, да и сейчас остаётся, кувалда; по-флотски этот «прибор» именовался «кувалдометр», в этом убедился сам Президент. Инструмент незаменимый, как и лом, во всех делах и отношениях. Он всегда находился при хозяине сейфа. Сила есть — ума не надо!

Эти кувалды были своего рода сувенирами для отслуживших свой срок службы «шаманов». За 3–4 года службы такая кувалда отполировывалась до зеркального блеска и содержала столько надписей служебно-специального эпоса, что была памятью моряку на всю оставшуюся жизнь. Новый, принимающий дела «шаман» с завистью мог только посмотреть на этот «прибор», вздохнуть и искать новый, чтобы к концу своей службы сделать подобный или даже лучший шедевр.



Такой предмет мог бы украсить любой флотский музей, но, к сожалению, во-первых — сегодня не модно музейное дело, а во-вторых — такие экспонаты становятся семейными реликвиями.

{рассказ Вадима Кулинченко}

Ещё древние ассирийцы утверждали, что боги не засчитывают в счёт жизни время, проведённое на рыбной ловле. Вдумайтесь только, какой глубокий смысл заложен в этих словах! Выходит, что чем чаще человек бывает на рыбалке, тем дольше он проживёт. Согласитесь, трудно возразить что-либо против этого. Поэтому ошибаются те, кто думает, что рыбаки едут на водоёмы исключительно за рыбой...

РЫБАЛКА ПУЩЕ КОМФОРТА

Каждый рыбак знает, что рыбалка — это не образ жизни, а состояние души. Заядлому рыбаку, например, колоссальное удовольствие доставляет подготовка к очередной поездке к этому действу — рыбалке. Он уже, хотя и виртуально, ощущает, как упруго натягивается леска, как кто-то в глубине вод сопротивляется его усилиям... Одним словом, это ни с чем не сравнимое удовольствие.

В подготовке к рыбалке, несомненно, нужно проверить снасти и другое снаряжение. Но основным, пожалуй, является под-

готовка наживки. У каждого рыбака есть свои «прикормленные» места, свои секреты наживки и прочие премудрости. Один сам выращивает опарышей, другой предпочитает их покупать, а иной в этом деле пользуется услугами подчинённых.

В 50-е годы прошлого столетия начальником гарнизона в Североморске (Северный флот) был генерал-майор Федосеев, страстный рыбак. Весь процесс рыбалки от добывания наживки и до варки ухи он совершал лично, в отличие от других начальников, пользующихся услугами подчинённых. Рыбаки знают, что сравниться с наживкой из навозных червей мало что может. На Севере они дефицит. Добывали их только на животноводческих комплексах, которых в то время на Севере было немного. В Североморске такой единственный коровник располагался на окраине города, куда стекались многочисленные любители рыбалки. На этом комплексе добывал червей и Федосеев. Надевал ватник, кирзовые сапоги, брал лопату и шёл раскапывать «золото».

Был жаркий день, на Севере бывают и такие дни. Испарения от навоза вытесняли кислород, и тяжёлого запаха не выдержал даже привычный ко всему Федосеев. «Ну и воняет!» — выдохнул он. На что мужик, копавший рядом, поддакнул ему: «Нам-то что!? А вот, говорят, сюда ходит генерал — ему-то тут какво?!»

— Да, ему не позавидуешь, — ответил генерал-майор Федосеев.

Прошло несколько дней. После удачной рыбалки общество отмечало успех обычным застольем. Уху, как всегда, готовил Федосеев. В этой компании появился новый участник, который признал в Федосееве своего соседа по добыванию червей. Он с восторгом рассказывал о процессе их добывания в навозных кучах, ссылаясь при этом на Федосеева. Тот подтверждал правдивость рассказа. В пик рассказа рыбак чуть не поперхнулся рыбьей косточкой, когда один из членов общества обратился к Федосееву:

— Ох, товарищ генерал, и порадовали вы нас ухой!

Рассказчик изменился в лице, вспомнив свои слова в адрес генерала при раскопке червей. Стал извиняться перед Федосеевым за бестактность. На что Федосеев ему сказал:

— Успокойтесь, мичман! Здесь нет генералов и лейтенантов — есть рыбаки. Мы все равны перед этим увлечением. А почёт тому, кто больше поймает и всё сделает своими руками!

Вот так-то, господа начальники!

{рассказал Вадима Кулинченко}

БОЦМАН

Атомоход проекта 667БД готовился покинуть родивший его Северодвинск. Матросы и мичманы закончили прощальный обход территории завода, «забрав» все, что может пригодиться для обустройства казармы, а также квартир офицеров и сверхсрочников в месте постоянного базирования корабля.

Опыт предыдущей службы научил служилых, что «спасение утопающих — дело рук самих утопающих». В казарме их ждут кубрики с истерзанными, ржавыми кроватями, ободранными стенами и галюном, похожим на заведение «ЭМ» и «ЖО». При проверке наличия личного состава на боевых постах по отсекам выяснилось, что отсутствует боцман корабля мичман С. Борейко, слывший в экипаже не только хорошим специалистом, но и превосходным почитателем Бахуса. Штурман и помощник командира стали раскидывать мозгами, где может на берегу осесть боцман, ведь он отпрашивался доставить на борт бидон краски, обещанной ему мичманами из шкиперского склада, а время прибытия боцмана на борт давно истекло. Раздумье было прервано призывом верхнего вахтенного по «Каштану»: «Боцкоманде просьба прибыть наверх». Внутренние голоса помощника и штурмана сразу подсказали им, что эта просьба как-то связана с боцманом, и они мгновенно выскочили на мостик. Там их ждала, как сейчас говорят, картина маслом. У бидона с краской на причале стояли два поддатых сверхсрочника, которые поддерживали коленопреломленного боцмана, нажратого до:

- скотского состояния;
- потери пульса;
- свинячего визга;
- якоря на грунте и т. д.

Пока офицеры оценивали состояние боцмана, на надстройке собралась боцкоманда. С трудом боцмана затащили на мостик. Опустить его в центральный пост без помощи крана было проблематично. На флоте ходила побасенка, что то ли какие-то отдельные гражданские специалисты, то ли представители других родов войск, первый раз прибывшие на подводную лодку, как-то пытались спуститься в центральный пост вниз головой. Этот способ спуска в глубины прочного корпуса тоже обсудили на мостике, но только его вариант «ногами вперед», то бишь вниз. В проч-

ной рубке у нижнего рубочного люка поставили трех боцманят, которые должны будут принять «тело» при его проходе через верхний рубочный люк.

Пока шел инструктаж, выход нашел сам боцман. Видимо, в пьяном угаре он вспомнил петровский принцип: «Если пьяный матрос лежит головой в сторону корабля, он не подлежит наказанию». Воспользовавшись тем, что инструкторы, расставляя по местам матросов, отвлеклись, он, вцепившись в балясины трапа, ринул головой вниз в родной прочный корпус. Буквально в последний момент стоявшие на мостике ухватили нырятеля за ноги и поняли, что боцмана легче будет опустить вниз в этом его пространственном положении, ведь боцман и так сам пытается карабкаться вниз по трапу. Решение было принято мгновенно, но коллегияльно. Помощник командира, который по «Корабельному уставу» обязан руководить на корабле погрузочно-разгрузочными работами, взял руководство на себя и запросил: «В рубке, вы его держите?». Пьяный боцман в ответ рявкнул: «Да». На мостике сразу отпустили боцманские штаны и он, как торпеда, пошел вниз. Его наполнившаяся спиртом голова не долетела до комингса нижнего рубочного люка какие-то сантиметры. Родные боцманята успели ухватить китель своего начальника. Последний этап спуска тела боцмана из боевой рубки прошел без эксцессов.

ЦЕНА ВОПРОСА

У каждого из нас есть свой пунктик-заморочка. Командир атомхода капитан 1-го ранга Афанасьев просто вкладывал всю свою душу в обеспечение постоянной боеготовности родного «ракетовоза». Отсутствие хотя бы одного офицера или мичмана он воспринимал как чрезвычайное событие, поэтому при порыве офицера убыть в служебную командировку или отпуск всегда задавал один и тот же вопрос: «Замена есть?». С годами это стало как бы шаблоном, пунктиком, поэтому иногда случались курьезные ситуации.

Как-то к нему обратился молодой киповец с просьбой отпустить его в краткосрочный отпуск, так как жена вот-вот готова родить первенца и её необходимо отвезти к маме в места южнее полярного круга. Командир, занятый какими-то бумагами, слушая будущего папу в пол-уха, не задумываясь, автоматически задает

вопрос: «Замена есть?». Лейтенант, не поняв, к чему относится вопрос командира, недоуменно пожимает плечами. Замена по должности или, о срам, супруги?

Замены по должности нет, менять жену жалко, поэтому лепечет: «Нет». Пришлось лейтенанту сопровождать её до Мурманска, а там как уж повезет. Если верить сослуживцам, нечто подобное произошло у Афанасьева и дома. Попытка благоверной выяснить мнение мужа о её возможной поездке с детьми к родителям привела к тому же сакраментальному вопросу. А далее события развивались по сценарию, написанному известным поэтом:

*По лицу любимой промелькнула тень,
И взгляд сверкнул такой обычно кроткий.
Последнее, что помнил в этот день,
Был черный диск чугунной сковородки.*

ПОДВОДНИК НА КРЮЧКЕ

В субботний вечер члены рыбацкой команды, незанятые в воскресенье службой на лодках, уютно устроились в каюте плавказармы, планируя предстоящий поход на зимнюю рыбалку. К ним прибился незнакомый с этим видом рыбалки капитан 2 ранга К-н. После тоста «За тех, кто в море» он решил, что готов к предстоящему лыжному переходу на озера, сверлению лунок в полутораметровом льду да и к самому процессу добычи лососевых зимой. А периодические «сходки» к костру им были освоены и на летней рыбалке. Добравшись на «автопилоте» поздно вечером домой, К-н нарушил основное правило хорошей рыбацкой практики — он отложил на утро сборы, а ведь это грозило, как показывает опыт, сорвать клев.

Его оправдывало только то, что снастей, ледобура и прочих прирамбасов для зимней рыбалки у него не было. Он надеялся, что, забыв о рыбацком поверье — не давать никому на рыбалке любую малость, даже крючок, друзья выделят необходимое. Ведь обещали.

Утром его разбудил свист уже собравшейся компании. Подскочив, первое, что увидел К-н, была домашняя любимица кошка, жалобно мяукавшая у дивана, так как он вечером, по понятным причинам, её не накормил. От злости К-н чертыхнулся. Ведь давно известно, что увидеть кошку любой породы и цвета утром перед

рыбалкой не обещает хорошего клева. Лучше увидеть собаку — клев гарантирован. Поддав кошку тапком, неудачник кинулся собираться. Чтобы как-то сгладить итоги нарушения первого рыбацкого правила, он сначала достал пять-шесть крючков, воткнул их в лист писчей бумаги, сложил его вчетверо и сунул в карман канадки. Бриться не стал — плохая примета. Пока шло одевание амуниции, К-н сварил пару яиц. Опять прокол. В рюкзак кинул флягу, как без неё, а также кое-какой «закусь». Но здесь впопыхах была допущена очередная ошибка, причем грубейшая. В рюкзак ушла банка с рыбными консервами. А ведь всяк рыбак знает, что на рыбалку нельзя брать рыбу в любом виде, как и яйца.

Вроде готов. Но то ли вчерашнее «шило» было несвежим, то ли грязные руки, но живот предательски урчал. Туалетная бумага в те времена даже в Москве была жутким дефицитом, и страдалец, обоснованно считавший себя интеллигентным человеком, за службу написавшим кучи рапортов, инструкций и наставлений, не мог для обеспечения комфорта на рыбалке опуститься до использования банальной газеты. Поэтому он сложил и положил в другой карман канадки несколько листов писчей бумаги. Окинув прощальным взглядом квартиру, К-н пожалел, что жена уехала на юг к маме. А ведь верная примета хорошего клева — это скандал, который устраивает жена рыбаку перед его уходом на водоём.

Первое, что увидел рыбак, открыв дверь, была соседка, она завершила операцию «Не стучи ведром». Опешившему К-ну соседка тут же пожелала хорошей рыбалки. Какая наглость. По рыбацким поверьям она, во-первых, была лишней на тропе рыболова, да еще с пустым ведром, а во-вторых, вместо доброго пожелания она должна, опять же по рыбацким поверьям, показать ему кукиш. Пусть даже из-под полы или из-за ведра. Одно немного утешало, что это была соседка, а не теща. Опытный рыбак, вероятнее всего, тут же вернулся бы домой.

Но зов толпы звал его на лыжню. Впереди до намеченного озера около семи километров скалистой заснеженной тундры и озер. По небу, полыхая, переливаются сполохи изумительного северного сияния, освещаая рыбакам лыжню.

В животе у К-на тем не менее продолжалась бунтарская революция, и он вынужден был периодически сходить с лыжни. Рыбаки, несколько снижая темп, продолжали движение к цели, что позволяло страдальцу в конечном итоге догонять напарни-

ков. При очередной страдальческой посиделке тундру огласил истошный рев. Команда замерла на лыжне, многие подумали, что на оголенного частично К-на напала росомаха. Случалось, по слухам, изредка и такое. Оглянувшись назад, рыбаки в свете северного сияния увидели К-на, который в стороне от лыжни стоял на четвереньках и истошно орал. Кампания вернулась назад. На заду у К-на, как у пятнистого оленя под хвостом, красовалось белое пятно. Стоя в недостойной для мужчины позе, он выл и указывал рукой на свою пятую точку. Осветив фонарем место пониже его пояса, рыбаки увидели, что к его ягодицам прилип лист бумаги. Оказалось, К-н при очередном присесте перепутал карманы канадки и употребил бумагу с крючками, которые все скопом впились намертво в его тело.

Решение было найдено довольно быстро. Хирургический зажим и сейчас имеет всяк уважающий себя рыбак, ведь им извлекают глубоко застрявшие в пасти рыбы крючки. Вот этот зажим и был признан самым подходящим инструментом в данной ситуации. Осталось найти способ анестезии. От удара пешней по верхней точке тела отказались сразу, но пешня все же была признана годной и в этом случае. Полкружки спирта влили в страдальца, рукоятку пешни дали зажать зубами. Оставшийся в кружке спирт вылили — нет, не в снег, а на пятую точку. Только могучие руки друзей не позволили К-ну доскакать на четвереньках домой. Зажимом поочередно выдирали крючки вместе с мясом из тела несостоявшегося зимнего рыбака. Скрипя всеми суставами, друзья пожертвовали оставшимся спиртом для дезинфекции ран.

Рыбалка сорвана, так как нужно было доставить раненого в санчасть.

Мужики, мойте руки перед питьем и рыбалкой! Не нарушайте рыбацких заповедей!

ВАСЬКА

После семи лет службы на Северном флоте и четырех лет на Балтике меху предложили назначение на должность замкомандира по ЭМЧ дивизии дизельных ракетных подводных лодок. Громом среди ясного неба был вывод военно-врачебной комиссии — не годен к службе на подводных лодках, годен к службе на надводных кораблях. Тут же последовало предложение о на-

значении на должность старшего офицера отдела эксплуатации технического управления Балтийского флота. Но неожиданный телефонный звонок расстроил этот план. Начальник военно-морской кафедры Николаевского кораблестроительного института им. адмирала С. О. Макарова предлагает должность преподавателя этой кафедры, но просит приехать с личным делом. Командир 37-ой ДПЛ контр-адмирал Пранц вызвал секретчика и приказал выдать уже официально не подводнику личное дело фактически под честное слово.

Так оказался на кафедре.

К 23-му февраля решил поздравить офицеров штаба 37-ой дивизии, отослав им в Лиенау посылку с Украины. К трем бутылкам «горилки з пэрцэм» — хороший шмат самого толстого на рынке сала, «часнык та цыбулю» и что-то еще. Посылка ушла в адрес флагманского химика дивизии Г. Цыплина — очень общительного и отзывчивого офицера, большую часть службы прошедшего на Северном флоте. На его «Москвиче» штабники в свободное от службы время объездили большую часть прилегающей к Лиенау хуторской «глухомани», вызывая своей черной флотской формой недоумение, а чаще уважение, так как нас бывшие «лесные братья» принимали за войска СС. Дождались их, родименьких.

Химику было уже давно за тридцать, но детей не было. Поэтому в посылку еще кладу пластмассовую игрушку «писающий мальчик» с бирочкой: «Гена, посылаю образец Васьки, старайся». В конце года получаю телеграмму — родился сын, назвали Васькой!

До сих пор неизвестно, что настроило струны его души на нужный лад. То ли «горилка з пэрцэм», то ли «цыбуля з часныком», то ли сало — ведь оно, как говорят на Украине, «тэж нэ тупэ».

ПЕРВЫЙ ЛЕЙТЕНАНТСКИЙ

Вездесущий флотский фольклор затронул и тему офицерских отпусков. Видимо, еще до войны какой-то безвестный мариман написал:

*«Солнце светит и палит —
В отпуск едет замполит.
Как созреют помидоры —
В отпуск двигают минеры.*

*И просидев штаны до дыр,
В отпуск едет командир.
На дворе мороз опять —
В отпуск едет БЧ-5...»*

Первый командир ПЛ «С-345» капитан 2 ранга К. строго следовал этому принципу. Так как командир БЧ-5 инженер-капитан-лейтенант В. Майоров мечтал о поступлении в Военно-Морскую Академию, а приемные экзамены там, естественно, летом, командир решил до его отъезда в академию как можно раньше в новом году отправить командира моторной группы в отпуск. Поэтому 2 января командир после подъема флага сообщает «группену», что онный со вчерашнего дня в отпуске. Шутка. Нужно идти и оформлять отпуск с 3 января.

С тощим чемоданчиком лейтенант прибыл в Мурманский гражданский аэропорт Мурмаши. Билетов в кассе нет, и в ближайшем обозримом будущем и не предвидятся. Страдальца, сидевшего в зале ожидания в позе роденовского мыслителя, заметил техник морской авиации — счастливый обладатель билета. Он посоветовал взять такси и «рвануть» в Килп-ярви — там находится военный аэродром, самолеты Ли-2 и ИЛ-14 практически каждый день уходят на Ленинград за грузами.

Вняв совету, прикупив пару бутылок коньяка, «лей» едет в неизвестное. На месте методом опроса туземцев выясняется, что через несколько часов Ли-2 пойдет на Ленинград, его экипаж отдыхает в домике. Повизгивая от мороза, подводник отсидел пару часов на завалинке, когда наконец из двери вывалился отдохнувший экипаж. Командир не мог отказать подводнику, передал его на попечение штурману, сам ушел в рубку руководителя полетов. Пассажира разместили в грузовом отсеке среди ящиков и тюков, перетянутых такелажной сеткой. Скоро ли, далеко ли пришел командир, ушел в отсек экипажа и закрыл за собой дверь. Взлетели. Надо заметить, что это летающее приспособление вне кабины экипажа не имело теплоизоляции — просто голый дюралюминиевый корпус и продольные лавки с обоих бортов. Буквально через 30–40 минут подводник, одетый в шинель на «рыбьем меху» и в ботинках на тонкой кожаной подошве, стал замерзать. Не выдержав мук, лейтенант достал негнущимися пальцами бутылку коньяка и стал барабанить в дверь. Нет, не во входную,

а к экипажу. Забывшая о его наличии команда, включая командира, ошарашенно смотрела на подводника. Он сведенными до неподвижности губами попросил стакан. Щелкнуть по бутылке и произнести цирковое ву-а-ля он уже не мог.

Командир, хлопнув по шлемофону в том месте, где размещался его лоб, пригласил с извинениями лейтенанта в теплый отсек, а увидев бутылку, произнес сакраментальную фразу: «А что у тебя есть?».

Бутылка за содружество наших родов войск была осушена. Полет прошел нормально. Сели в Ленинграде. Штурман ерничал авиационным фольклором:

*«...Мы с приятелем летели,
Приземлились, мягко сели.
Высылайте запчастя —
Фюзеляж и плоскостя...»*

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ СОТРУДНИЦЫ МОРСКОЙ ИНЖЕНЕРНОЙ СЛУЖБЫ

В одном из далеких заполярных гарнизонов — базе многоцелевых атомных подводных лодок на имя секретаря парторганизации отдела морской инженерной службы (МИС) поступило гневное письмо от начальника теплоцентрали Г-ой, в котором она просила помощи в наведении порядка с трудовой дисциплиной среди работниц службы. Суть письма в следующем.

Полярной ночью дежурный оператор котельной увидела по приборам повышение давления горячей воды в магистрали, подводящей этот теплоноситель к жилым домам гарнизона, хотя котельная работала в штатном режиме. Выждав определенное время, оператор отправила свою помощницу найти причину повышения давления. Вооруженная ручным фонарем, она, нырнув в пургу и полярную ночь, пошла вдоль теплотрассы. Надо заметить, что на севере скальный грунт не позволял укрыть трубопровод, как это делается в средней полосе. Теплотрассы почти во всех северных гарнизонах укрывались в деревянных коробах, заполненных утеплителем. Для различного рода задвижек, распределяющих воду по разным районам поселка, делались невысокие бетонные «башенки-колодцы» с обычным чутунным люком на-

верху. «Обходчица», поёживаясь от пронизывающего ледяного ветра, мужественно продвигалась вдоль трассы, утопая в метровом снегу. Так она добралась до первой «башенки». Чтобы определить состояние задвижки, ей пришлось карабкаться наверх по обледеневшему скоб-трапу, где её ожидало нештатное положение крышки люка — она была приоткрыта. Сквозь завывания ветра она услышала стоны женщины. Подумав, что какая-то несчастная случайно упала в колодец и не может оттуда выбраться, обходчица сдвинула в сторону крышку люка и осветила нутро колодца фонарем. Ее ожидало разочарование — стонала молодая женщина, но не от боли, а от удовольствия. Молодой сотруднице МИС М-ой доставлял удовольствие молоденький мичман К-в из этой же службы. Так как громадный маховик задвижки не позволял им занять выбранную из «Камасутры» позу, задвижку закрыли. Увещевания «обходчицы» прекратить безобразие и возобновить теплоснабжение гарнизона, не морозить детей и взрослых успеха не имели. Более того, два голоса в унисон послали её туда, где газетная бумага теперь не используется, а позже еще покруче — языком портовых кабаков. Наконец процесс был завершен, задвижка открыта, люк задраен. Влюбленные ушли в пургу, а «обходчица» с чувством выполненного долга вернулась в котельную.

То ли оскорбленное словом самолюбие, то ли зависть сподвигли даму с фонарем написать заявление о грубом нарушении трудовой дисциплины служащими морской инженерной службы и пустить его по инстанциям. Мичмана наказали по строевой линии. Поведение дамы рассматривали на заседании партбюро. «Заседателей» очень интересовали детали и подробности происшествия. За нарушение трудовой дисциплины даме объявили замечание.

У всех бывают минутные слабости.

ФЛАГМАНСКОЕ КОРОТКОЕ ЗАМЫКАНИЕ

Подводные лодки проекта 613, как автомат Калашникова, быстро разошлись по разным странам. Их по лицензии даже строил Китай. 38 лодок почти безвозмездно ушли: 12 — в Индонезию, 10 — в Египет, 4 — в КНДР, 4 — в Польшу, 2 — в Болгарию, 2 — в Албанию (правда, при разрыве отношений с этой страной она «при-

ватизировала» нахально еще две лодки) и одна — на Кубу. Египту часть лодок была сдана в аренду. По окончании срока аренды две «египетские» лодки волей судьбы оказались на Балтике. Состояние их было, мягко говоря, никудышним. Сказалось специфическое отношение египтян к эксплуатации техники и ошибки наших проектировщиков и строителей, не подразумевавших, что лодки будут эксплуатироваться вне наших климатических зон. Изоляция оборудования, включая и радиоэлектронное, не была приспособлена к обитанию в тропиках и субтропиках, поэтому грибки, бактерии и прочая нечисть активно разъедали оболочки проводов, краску и другие покрытия.

Спохватившись, проектные институты, кораблестроители и эксплуатационники в 60-х годах стали изучать на практике тропическую агрессивную среду в разных широтах. В частности, в Индонезии в военно-морской базе Суробая практически постоянно работало несколько групп, исследуя антикоррозионные покрытия, изоляционные материалы, совмещая полезную работу с выездами на океан или весьма приличные бассейны.

Возвращенные Египтом лодки «С-17» и «С-18» обследовала комиссия. На обоих лодках многие кабели силовой сети имели или нулевое сопротивление изоляции, или близкое к нему. Поэтому, чтобы арендаторы смогли привести эти лодки к бывшим владельцам, многие кабельные трассы были отключены от щитов и автоматов, а через открытые переборочные двери вдоль отсеков проложены новые кабели.

Подводную лодку «С-17» признали годной к дальнейшей эксплуатации и отправили в Лиепая на СРЗ «Тосмаре» для ремонта, который требовал почти полной замены всего корабельного оборудования, освидетельствования и замены большей части кабельных трасс. Из технического управления флота прибыла комиссия для обследования последних. После осмотра трасс было принято решение в проблемных местах разрезать кабели резак-ом, для чего рубка радиометристов была полностью очищена от всего оборудования, убрана дверь, на пол уложен на всякий случай резиновый коврик, подведено с берега освещение, а трасса отключена от автоматов, щитов и щитков. Казалось, что безопасность обеспечена полностью.

Командир отделения электриков, которому поручалось резать кабели, предусмотрительно надел диэлектрические полусапоги,

перчатки и по указанию председателя комиссии стал поочередно резать кабели разного сечения, а комиссия на срезе изоляции оценивала ее состояние, брала образцы для какого-то НИИ.

Председатель комиссии, никогда не державший в руках резак, решил освоить и это дело. Старшина вежливо предложил одеть диэлектрическую амуницию, но прошедший все круги подводничкой службы флагмех отверг дельное предложение старшины. Плоским рычагом от пучка был отделен один из кабелей, и седой Ф5 резанул его от души.

Сноп искр, пламени, дыма с ревом заполнили тесную рубку радиометристов. Члены комиссии, давя друг друга, вылетели в отсек. Последним из рубки с достоинством вышел флагмех, держа в руке останки резака. Пожара, к счастью, не было. Отдышавшись, стали разбираться — как в пучке оказался не обесточенный кабель. Оказалось, что и арабам не чужда рационализация.

А «С-17» все же порезали на металлолом.

КОШКИН – КОТ

Флотская история знает немало случаев, когда на одном корабле по воле случая или шутки кадровиков служат люди с созвучными фамилиями. На подводной лодке проекта 629 «К-142» с бортовым «винно-портвейновым» номером «777» командиром служил капитан 2 ранга Бочкин С. И., а старпом был Старкин. Однако эта «пьяная» связка не смогла помешать экипажу лодки совершать коллективный подвиг. Лодка первой выполнила стрельбу ракетой «Р-21» из подводного положения. Жаль, что этот подвиг подводников не оценен по достоинству до настоящего времени. Но на этом не закончилась эпопея связки «777» — Бочкин — Старкин. Старкин уходит с повышением на другую лодку, но спустя некоторое время на лодку назначают командиром электро-механической боевой части инженер-капитан-лейтенанта Наливайкина. Трехэлементная «молекулярная цепочка» восстановилась. Об этом достоверном факте сообщил в письме соплаватель по подводной лодке «С-345», затем служивший в губе Оленья на «К-82», командовавший лодкой 675 проекта «К-131» и закончивший службу в ЦКПВМФ капитан 1 ранга В. Т. Кулинченко.

Созвучность фамилии довольно часто приводила и к недо-разумениям по службе.

В гарнизоне многоцелевых атомных подводных лодок Мотовского залива оперативным дежурным флотилии как-то заступил капитан 2 ранга Кошкин. Среди ночи ему понадобились какие-то сведения от дежурного по одной из дивизий. Набрав нужный телефонный номер и представившись, он, привыкший к наличию у него в рубке специального дежурного на связи мичмана-сверхсрочника, попросил позвать дежурного по дивизии. В ответ услышал: «Дежурный по дивизии капитан 2 ранга Кот». Подумав, что его разыгрывают при исполнении им столь высоких должностных обязанностей, он довольно «вежливо» высказался, что он думает о своем визави, но в ответ опять получил: «Дежурный по дивизии капитан 2 ранга Кот слушает». Диалог Кошкин – Кот длился еще некоторое время. Наконец, доведенный до состояния белого каления, Кошкин пообещал в телефон, что утром он этому Коту оторвет гениталии, и бросил трубку. Но дело есть дело, информацию нужно все-таки получить, он звонит домой командиру дивизии. И тут выясняется, что действительно на дивизии сегодня дежурит капитан 2 ранга Кот.

Еще долго, сидя в кресле, Кошкин шипел, как раскаленная сковородка на мокрой кухонной тряпке. Ведь осуществить обещанную экзекуцию гениталий теперь было проблематично.

ДВА СТАРПОМА

В печальные для флота, да и других видов вооруженных сил, времена, когда страной руководил знаменитый «кукурузовод», на заводах рабочие со слезами на глазах резали крейсера очень удачного проекта 68-бис, которые были практически готовы к сдаче флоту. Их недостроенных собратьев уничтожали прямо на стапелях. Так со стапелей не сошли заложенные в 1954 году в Северодвинске крейсер «Варяг» и его коллега по несчастью из соседнего эллинга. А у достроечного причала там же с уже окрашенного крейсера снимали башни главного калибра.

Более того, стали выводить из состава флота и разоружать артиллерийские крейсера, прослужившие на флоте по несколько лет. В то же время в американском флоте артиллерийские корабли времен Второй мировой войны служили десятки лет. Их активно использовали в локальных конфликтах. Повезло подводным лодкам, их стали строить ускоренным темпом, большими сериями.

В 1961 году подводную лодку «С-345» поставили в текущий ремонт с модернизацией на судоремонтный завод №35 в Росте под Мурманском. Казарменными помещениями штаб бригады ремонтирующихся кораблей не располагал. Была только плавказарма, забитая до отказа. Поэтому экипаж лодки разместили в каютах и кубриках списанного крейсера, который уже начали «дерибанить», а его экипаж сократили до минимума. Кораблем командовал бывший старпом крейсера. Надо заметить, хороший старпом.

Списанный уже корабль внешне был еще ухожен, дежурно-вахтенная служба неслась исправно. Настроение старпому крейсера портили только подводники, не привыкшие к крейсерским догматам и знаменитой на флоте крейсерской организации службы.

Лодку ошвартовали лагом к борту крейсера, её старпом капитан 3 ранга, разместив личный состав лодки по кубрикам и каютам, решил пойти в штаб бригады ремонтирующихся кораблей, прихватив с собой механика. Издерганный жилищными проблемами старпом лодки, выйдя на верхнюю палубу крейсера, ощутил, что у него ниже ватерлинии «срывает резьбу», нужно срочно осуществить процесс «минус попить». Надо заметить, что на подводных лодках надводный галльон сделан несколько необычно. «Толчок» галльона сообщается с заборным пространством прямой трубой, и поэтому при качке лодки или при набеге волны все, что находится в трубе, ходит «тудамо-сюдемо», орошая, пардон, пятую точку страдальца. Естественно, из-за этого неудобства подводники, нарушая флотские заветы Петра, «поливают» прямо в ограждении рубки, а VIP-персоны — с крыши ограждения рубки. Ведь при погружении вода-то все размоет. Привыкший к подводным вольностям, не колеблясь, лодочный старпом прямо с юта крейсера стал орошать Кольский залив.

Крейсерский старпом, увидев это непотребство, был взбешен до глубины души и вцепился в нарушителя. З., одетый в задрипанную ремонтную канадку и ушанку без краба, бедрами (руки заняты) пытался отбиться от надоедливового старпома крейсера. Разобравшись в сути претензии, заявил: «Я старпом субмарины, не вой. Если хочешь, залезь на крышу ограждения рубки и покажи чайкам свое достоинство!». Закончив процесс, подводник, покидая крейсер, решил сгладить свою «некоторую» бестакт-

ность. Махнув рукой в сторону флагштока, он сказал: «Глянь, там и флага нет».

Надводный старпом понял, что выпестованный им годами красавец корабль по воле равнодушных к судьбе флота чинов низведен по рангу ниже плавказармы.

О ПОЛЬЗЕ САМОВОЛКИ

О рассеянности и забывчивости женщин ходят легенды. Но одно дело забыть дома косметичку (хотя они её никогда не забывают), а другое дело, уезжая на Северный флот в закрытый подводнический гарнизон, забыть дома у мамы все документы. Ведь на подступах к Североморску забывчивую «отфильтрует» контрольно-пропускной пункт. Даже если чудом удастся прорваться через него дальше к причалу, купить билет на катер, следующий в Полярный и Ягельный, без паспорта еще не удавалось никому. Граница.

Вспомнив, что подводники своих в беде не оставляют, горемыка двинула в пригород Мурманска Росту, где расположен судоремонтный завод. Вся в слезах она открывает пост №1 у проходной завода. Через пару часов на неё натывается командир подводной лодки «С-152» (в народе — ракетная «лягушка»). Лодка завершила доковый ремонт и вот-вот должна уходить домой в Ягельный. Командир капитан 2 ранга Гелий Верховцев до отхода решил разговеться недоступным в родной базе пивком и теперь возвращался на корабль в умиротворенном состоянии. Орошая слезами парадно-повседневную тужурку командира, растеряха пролепетала свою проблему. Командир есть командир. Решение было найдено мгновенно. Гелий забирает у неё чемодан и идет на корабль. Там он вызывает старшину — годка, который был заподозрен в самоволке, но не был пойман.

Как Ходжа Насреддин методом веревочной петли и палки, он добывает у самовольщика координаты дыры в заводском заборе. Самовольщику дается приказание обеспечить проникновение на территорию завода постороннего лица, а сам командир стал на «атасе». За кучами каменного угля был отрыт лаз и отодвинута доска. Дама в приличном прикиде на шпильках по-пластунски проникла на завод, а далее через гору угля и полужатвердевший битум чумазая была доставлена в каюту командира. Когда она

«скользила» по трапу боевой рубки, вдувной вентилятор почему-то, как обычно при посещении лодки женщиной, матросики не включили. Сами знаете, зачем включают.

Через несколько десятков минут лодка ушла в базу. Обошлось без навигационных и прочих происшествий. Видимо, стальные корпусные конструкции экранировали мостик от чреватого последствиями излучения женщины. А оно у неё сильное. По себе знаю.

ШЕСТОЙ ПУНКТ — НЕ ШЕСТОЙ ВОПРОС

На «С-343» старпомовскую тяжелую службу который год «тянул» капитан 3-го ранга Вейнберг Г. Н. Его попытки уйти на командирские классы заканчивались отговоркой: «Такая корова нужна самому». А был он неплохим старпомом. Усвоив, что Вейнбергу с его фамилией пробиться в командиры будет трудно, а годы подпирают, он решил взять фамилию матери. Вейнберг в одночасье стал Симбирцевым. Среди офицеров сей факт удивления не вызывал, но однажды позабавил.

Как обычно, в одну из суббот офицерский состав бригады собрался в кают-компаниях плавбазы для заслушивания очередной порции приказов, шифровок и другой полезной и бесполезной информации. Традиционно этот экскурс в прошлое и будущее ведет комбриг капитан 1-го ранга Неволин Г. Л. Офицеры лодок, стараясь на всякий случай не попасть на глаза начальству, изображают на лицах крайнюю степень заинтересованности происходящим, ведь за ними в четыре глаза наблюдают начштаба и зам. по политчасти. Вдруг они вспомнят числящиеся за ними грешки.

В кают-компаниях тишина, лишь комбриг из-за трибуны, как поп с амвона, бубнит о пожарах, посадках на мель, пьяных драках служилых и прочих сопутствующих службе делах.

Вдруг отворяется дверь и как черт из табакерки появляется старпом «С-343».

— Товарищ комбриг, разрешите?

Комбриг, оторвавшись от очередного штабного опуса, недоуменно смотрит на старпома. Ведь по традиции еще с парусного флота на общее сборище офицеров в кают-компаниях может опоздать командир и то не более, чем на пять минут. По меняющему-

ся выражению лица Невolina видно, что он готовит очередной перл, на которые он был большой мастак:

— Вейнберг, закройте дверь с той стороны! Симбирцев, оставайтесь здесь!

Кают-компания взрывается смехом. Нет, комбриг никогда не оценивал дела офицеров по фамилиям. Его уважали в бригаде, хотя Неволинские разносы часто отличались оригинальностью и проводились всенародно и с большой высоты — крыши плавказармы ПКЗ-82, где строился на подъем военно-морского флага штаб 25-ой бригады.

— Евдокименко! Почему у тебя опять поручни не надраены, трапы в кружки не свернуты?

Комбриг имел в виду, что пятиметровые концы — канаты лодочной сходни у того не были свернуты по спирали в кружок и не уложены аккуратненько сбоку сходни.

Шестой пункт пресловутой анкеты порой вносил свои поправки в процесс службы офицеров с вполне благополучной «наследственностью». В крупных соединениях это было наиболее заметно. 37-я дивизия подводных лодок была серьезным соединением Балтийского флота. В нее входили три бригады — две боевых и одна консервации. В разное время под «крылом» комдива находилось 50 — 55 подводных лодок разных проектов, в основном, проекта 613 и его модификаций. Естественно, при таком большом количестве кораблей флагманским инженер-механикам приходилось туговато. Случалось так, что при отработке задач «Курса боевой подготовки...» и их приемке штабами флагмехам приходилось пересаживаться с лодки на лодку даже в море. Да и несение боевой службы лодками не обходилось без штабников, особенно помфлагмехов (ПФ-5).

В дивизии при таком количестве кораблей только в штабах и на подводных лодках было до 120 инженер-механиков. Еще пара десятков набиралась на обеспечивающих кораблях и бербазе. Флагмех дивизии, «обросший ракушками» подводник, никак не мог получить по давно истекшим срокам звание капитана 1 ранга. Громадное хозяйство, подходившее по срокам службы и техническому состоянию к своему порогу, часто подводило. Что-то ломалось, горело, заливалось водой. Поэтому неоднократно написанные комдивом реляции на присвоение ему очередного воинского звания возвращались в часть с разных этапов следования

к Главкому ВМФ. Но все же выстраданное и законно положенное в конце концов нашло своего героя. В начале 1967 года — года 50-летия Октябрьской революции Виктор Петрович Панин получил звание капитана 1 ранга. А вскоре разверзлись хляби начальственные, и в дивизию пришла разнарядка на награды к Юбилею. 14 орденов было обещано служилым разных специальностей. Один орден, весьма чтимый военными, был выделен на электромеханическую часть дивизии. Флагмех, он же зам. командира дивизии по ЭМЧ, определил, что обмыть орден будет удобнее, если его получит его ПФ-5. Ведь шестой вопрос еще никто не отменял, а ПФ-5 на боевой службе, вернется, а тут сюрприз. Не получилось. Вернувшегося с моря меха поздравил комдив, а на второй день он же сообщил, что еще на этапе подготовки «раздачи слонов» ПФ-5 был вычеркнут из списков политуправлением флота. Там не стали разбираться в ветвях генеалогического древа меха, а на всякий случай причислили его к 6-му пункту по своему разумению.

Так 6-ой пункт сорвал у мехов дивизии 6-ой вопрос, а деятельность электромеханической службы дивизии поставил под сомнение. В политуправлении флота орден нашел более достойного морехода.

ВОКРУГ ШИЛА

Высокое начальство флота, озабоченное массовым нарушением офицерским и мичманским составом требований действовавшего на Северном флоте сухого закона, понимало, что приличные корабельные люди для снятия постоянного стресса потребляют внутрь неприличное пойло — «шило», то бишь этиловый спирт, предназначенный для технического обслуживания оружия, техники, водолазных и медицинских нужд.

Несмотря на строгие приказы начальства наладить, ужесточить учет этого продукта, тоненькие ручейки утекали в бутылки жаждущих и страждущих. В те времена большим дефицитом были пробки, поэтому бутылку затыкали жгутом из газеты, который, пропитавшись содержимым бутылки, становился сизым, а часть типографской краски уходила в шило. Но не это беспокоило руководителей тыла флота, а цена шила. Оказалось, что гидролизный спирт, возгоняемый из какой-то технической бяки, был гораздо дешевле, чем этиловый, созданный на основе пшеницы.

Подсчитав выгоду от замены «шила на мыло», издали приказ об изменениях в таблице снабжения кораблей, но тут взбунтовались медики и водолазы. С медиками шутить не стали, а водолазная служба, основываясь на заключении тех же медиков, потребовала оставить им этил, так как в «Правилах водолазной службы» четко указан ГОСТ продукта, который должен идти на промывку водолазного и спасательного снаряжения подводников. Постонав, тыловики оставили им этил.

Вскоре на флот для техники потек гидролизный спирт. С некоторой задержкой и опаской, ведь все знали о коварности метилового спирта, в первую очередь лишившего потребителя зрения, флотские стали приспособливать гидролиз для желудочных потребностей. На кораблях долгие годы ходил анекдот, как несколько молодых офицеров с эсминца в Североморске под Новый год, зная о свойствах метилового спирта и не зная еще о возможностях гидролизного, решили все же рискнуть. Умная голова предложила в качестве «грибного человека» использовать корабельного пса. Как они влили в животину это пойло, неизвестно, но Бобик под надзором около получаса весело вилял хвостом. Посчитав, что эксперимент дал хороший результат, молодежь «дернула» по маленькой и рванула в ДОФ. Вернувшись на корабль, они у дежурного по кораблю, естественно, поинтересовались, как вернулся из увольнения их личный состав. Дежурный сообщил, что с любимым л/с все в норме, но вот Бобик сдох, завтра будем хоронить. Увидев на мусорной барже тело Бобика, лейтенантский корпус помчался в госпиталь, благо он был рядом. Промывали и сверху, и снизу, а вскоре, оклемавшись, они пришли на корабль, где их встретил комплект верхней вахты: вахтенный у трапа и Бобик, весело вилявший хвостом. Все закончилось втыком с больших высот, так как медики о факте «отравления» сообщили по инстанции.

В более отдаленном от штаба флота подводником гарнизоне контакт с гидролизом выглядел несколько иначе. Молодежь в свободное от службы время, из-за отсутствия в гарнизоне ДОФа, кино и иных культурно-развлекательных мест, коротала время по каютам, так как между сопками выла пурга. Кто-то гонял нарды, а в одной из лейтенантских кают плавбазы расписывали пулюку. Естественно, возник вопрос — не принять ли нам по единой, тем более, что у хозяина каюты в тайной заначке хранилась месяч-

ная норма спирта боевой части. На канистрочке была наклеена устрашающая надпись «Гидролизный спирт». Черепа с костями не было. Обнюхав по очереди горловину, лизнув с ладони желанное питье, народ решил, что нужно обождать и проанализировать действие малой дозы гидролиза на любимое тело. Минут через десять все решили рискнуть. Вскоре гранчаки с последним словом химической промышленности пошли по кругу, не прерывая игру. Через пару десятков минут молодой штурманец, недавно сменившийся с дежурства по казарме, уснул, сидя за столом. «Стоялые жеребцы» тут же отреагировали. Закрыли броняшку иллюминатора, вырубили свет, ткнули штурмана в бок и хором заорали: «Васька, ходи!» Проснувшись в полной темноте, выпивоха через пару мгновений заорал: «Мужики, я ослеп!» и стал метаться по каюте. Насладившись розыгрышем, лейтенанты врубили свет. Штурман больше никогда не брал в рот самую малую толику любого спирта, а позже вообще перестал пить. Со временем он стал единственным флагманским штурманом дивизии, а возможно, и на флоте, отрицавшим питье.

Но не всегда шило служило во вред здоровью. Редко, но бывали случаи использования его как целительного средства от болезни, весьма распространенного в мужицкой среде и, как не прискорбно, среди прекрасного пола. За систематическое попадание на глаза начальству в непотребном состоянии механик лодки был низвергнут с сидухи — таблетки центрального поста родной субмарины и посажен в кресло командира БЧ-5 в посту энергетики и живучести плавбазы подводных лодок. Это перемещение окончательно приблизило его к свите Бахуса. Какими-то каналами он узнавал, кто из мехов подводных лодок получал спирт, и, выбрав момент, приходил к владельцу горячительного с гранчаком голубого цвета со свастикой на донышке стакана — последствием войны. Причем стакан он прятал в левом рукаве шинели, так как честь старшим по воинскому званию нужно было отдавать, а любая задержка начальством была чревата обнаружением его перегара. Бывшие сослуживцы по прочному корпусу, уставшие от воспитательных уговоров, решили клин вышибать клином. Два каютных графина были ими наполнены до некоторой ватерлинии спиртом, но на одном была наклеена бирка с надписью «Вода», а на другом — «зашифрованная» надпись «C₂H₅OH». Под каким-то благовидным предлогом меха, на-

ходившегося в состоянии «на вчерашних дрожжах», пригласили в каюту. Он, обнаружив графин с «зашифровкой», жадно глотал слюну и сверлил глазами ёмкость. Обсудив ритуал приближавшегося юбилея минера, друзья покинули каюту на пару минут. С выпивохой остался его бывший командир группы. Так, на всякий случай. Страждущий, улучив момент, когда его бывший подчиненный подошел к умывальнику, быстро налил из «зашифрованного» графина полстакана, разбавил его «водой» из второго графина и принял на грудь. От выпитого почти полного стакана спирта у меха перехватило дыхание, из глаз потекли слёзы, и он припал к графину с «водой». Группен, оторвав поглотителя шила от графина, стучал по его спине, мех мелкими глотками втягивал в себя воздух, а лицо постепенно приобретало цвета зреющего баклажана. Положение спасли сослуживцы — они, предвидя ситуацию, сунули ему в руки большую кружку с настоящей водой. С большим трудом отдышавшись, мех уснул сном младенца. Проспавшись, он рассказал, что ему приснился какой-то ужасный сон, сильно испугавший его. И бедняга завязал.

Не ясно, что вернуло его в трезвую жизнь — то ли шило, то ли сон.

НЕСКОЛЬКО ЭПИЗОДОВ ИЗ ЖИЗНИ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «С-349» 25 БПЛ СФ*

КУПАНИЕ ЯКОРЬ-ЦЕПИ

Лодке предстояла очередная периодическая оценка одной из важнейших характеристик — уровня шумности. Это «своеобразное УЗИ» для корабля проводилось на специально оборудованном стенде полигона, располагавшемся в дальней точке Мотовского залива Баренцева моря, что позволяло исключить

* Воспоминания однокашника, друга с почти 63-летним стажем Виталия Кизима — капитана 1 ранга, выпускника 1-го набора «Голландии», командира БЧ-5 ПЛ «С-349» и АПЛ «К-69», зам. командира 3-й дивизии атомных подводных лодок по ЭМЧ (Западная Лица), основателя ассоциации ветеранов-подводников им. Героя Советского Союза Фисановича (г. Харьков), автора книги «Срочное погружение».

неожиданное появление вблизи стенда посторонних кораблей, судов вездесущих рыбаков, которые могли помешать замерам или исказить показатели уровня шумности лодки в целом и отдельных её механизмов на различных режимах работы.

Часто у входа в Мотовской залив возникала небольшая очередь из лодок, ждущих освобождения полигона. Став на якорь, они басовито «стучали» дизелями, заканчивая зарядку аккумуляторной батареи, напоминая при этом нетерпеливого выпивоху, сучившего ногами у пивного ларька рано утром в понедельник.

Вот и «С-349» летним полярным вечером, войдя в губу Эйна — точку отстоя, получила сигнал «Ждать». По отсекам лодки прозвучала команда — «По местам стоять на якорь становиться», тут же на носовую надстройку к шпилью выскочил боцман Прохоров с ключом управления контроллером шпиля. Сняв стопор с якорь-цепи, доложился на мостик. Пока все идет штатно.

Мостик с помощью эхолота искал место, пригодное для рыбалки, ведь консервы, сухари и прочие «невкусности» за долгое время сбор-похода порядочно надоели. Молодые организмы пятидесяти с лишним подводников требовали отведать парено-жареной гидрокурицы — свежей трески.

Команда с мостика задерживалась. Боцман, у которого еще не была готова блесна, беспокойно метался у шпиля. Что он делал на своем боевом посту, неведомо, скорее всего, хотел шпилем несколько потравить якорь-цепь, но неожиданно случилось непредвиденное. Раздался сильный грохот, на мостике учуяли запах ржавчины, а через мгновения наступила тишина, только легкая волна стучала в пустые балластные цистерны. Наконец от шпиля последовал доклад: «Якорь с якорной цепью ушли на грунт». Оказалось, якорь-цепь, освобожденная произвольно боцманом, вильнув ржавой концевой смычкой, вместе с вырванным жвако-галсом булькнула в воду. Вся — все 125 метров. Позже никто не мог вспомнить, какие перлы ненормативной словесности виртуозно изрыгал старпом А. Паришкура с мостика. Ведь в одно мгновение боевой корабль по статуту был низведен до положения фелюги, хотя и та имеет якорь.

Штурман Я. Лисичкин (это в его заведовании находится якорное устройство), как Шура Балаганов, подумав: «Будут бить», не мешкая, взял пеленги на береговые ориентиры, фиксируя местоположение утопленницы на грунте. Лодка стопорит ход,

гасит инерцию. Виновник «торжества» привязывает к бросательному концу какую-то железяку и аварийную доску, обозначает место. Штурманский электрик сообщает: «Глубина под килем 50 метров».

На мостик вызывается весь «совет старейшин». Первым заслушивают безрадостный доклад меха. Глубина запредельная для корабельных легких водолазов — они отработаны до глубины 30 метров, вода +4 °С. Необходимо вентилируемое водолазное снаряжение, в народе — трехболтовка, а это значит, нужен водолазный бот. Лепет штурмана в расчет принят не был, командир чешет ушанку — ему нужно дать радио в штаб флота, что он стал на якорь. А где его взять? Как позже скажет мех: «Дуракам везет, а нам и вовсе», — из-за мыса показалось судно. Это было спасательное судно. Семафором спасатель просят подойти к борту. «Обнюхавшись», выяснили, что спасатели должны идти в этот же полигон, время позволяет оказать помощь растеряхам.

Через полчаса водолаз был на грунте, а еще минут через двадцать он находит цепь, лежащую горкой на своем якоре. Со спасателя водолазу подают трос с такелажной скобой, краном коренной конец цепи поднимают наверх, он заводится в клюз и барабаном шпиля цепь выбирается в цепной ящик. Вся операция заняла не более часа-полтора.

Смахнув слезы умиления, довольные подводники нагрузили спасателям мешок продуктов, вложили еще несколько бутылок вина, ведь спирт у водолазов есть свой.

Отдыхавшись, дав радио о постановке на спасенный якорь, командир капитан 3-го ранга Н. Волгин стал разбираться, почему якорь-цепь ушла в самоволку и «отлил каждой сестре по серьге».

ГЛАЗ

В апреле 1962 на Кубе в заливе Свиной высадилась группа контрреволюционеров, лелеявших мечту свергнуть режим Фиделя Кастро. Руководство страны Советов, чтобы удержать США от вмешательства в конфликт, решило поддержать Кубу всей мощью своих вооруженных сил. На флотах была объявлена боевая тревога, и лодки 8-ой дивизии, как потревоженные птицы, в считанные часы «выпорхнули» из своих мест базирования в Ягельном и Оленьей. Кто ушел на заданные позиции в морях и океанах, кто в точки рассредоточения в ближайших губах Кольского полуострова.

Всегда наполненная гулом работающих дизелей подводных лодок, грохотом ремонтных работ, звуками, «изрыгаемыми» из динамиков трансляции, бухта Ягельная опустела и затихла.

Даже детские голоса в поселке, расположенном рядом на сопке, звучали как-то приглушенно. Видимо, детям передалось тревожное предвоенное настроение родителей.

У опустевших плавпирсов остались сиротливо стоять две лодки 613 проекта, в принципе готовых к выходу в море, но на одной не было меха, а на «С-349» не было командира. Ему крупно повезло, он в начале лета уже был в отпуске. Комбриг капитан 1 ранга Г. Неволин довольно быстро решил эту шараду. Мех «С-349» он перебросил к «осиротевшему» без меха командиру другой лодки.

Осчастливленный назначением мех, прибыв на лодку, обнаружил, что у него нет штатного командира моторной группы. Вместо него в наличии выпускник военно-морской кафедры Мурманского мореходного училища, проходящий на лодке трехмесячную переподготовку. Более близкое знакомство показало, что инженер-лейтенант подготовлен неплохо и желает далее служить на лодках. При приготовлении лодки к бою, походу и погружению был выявлен ряд неисправностей, но принцип «Надо, Федя!» выгнал лодку в море.

Стали на якорь в Ура-губе, в то время подводниками еще не освоенной. В перископ в глубине губы виднелись строения на берегу, суда рыбколхоза, и похоже, что стоит плавмастерская. Вокруг отвесные скалы. Так как на переходе сильно потек сальник насоса ВЦН-90У охлаждения двигателя, а в ЗИПе нужной втулки сальника не оказалось, мех стал уговаривать командира подойти к борту плавмастерской и попытаться изготовить втулку. Командир, повязанный приказом находиться в точке, предложение отверг. Но выручил стажер. Он предложил отправить его на проходящем мимо сейнере к рыбакам, вооружив его бутылкой спирта и банкой тарани. Там явно будут выпускники мореходки, они и решат проблему втулки. Мех, скрипя суставами (ведь в поселке можно отовариться в магазинчике), поддержал идею, и мореход убыл, гремя авоськой с банкой тарани.

Перед ужином к борту лодки подвалили «Стеньки Разина челны» с группой молодых людей, правда, без княжны, но в сильном подпитии. На баке стоял большой ящик свежей рыбы. Выгрузив подводника и ящик рыбы, «челны» убыли на путину. Втулка из

нержавеющей стали через пару часов была установлена на насос, и лодка обрела нужную «подвижность».

За ужином обласанный мореход рассказал о своем хождении в глубину бухты. Главный инженер плавмастерской тут же согласился помочь подводникам, а бутылка шила и тарань ускорили процесс токарных работ. Друзья и руководители ушли дегустировать подношение. Чуть позже оказалось, что выпивки мало, и они всей группой пошли в поселковый магазин взять на «посошок». Здесь глаза морехода лукаво блеснули, и он полез во внутренний карман кителя, достал сложенный листок бумаги и, чтобы все лучше видели, разгладил его на обеденном столе. Печатными крупными буквами там было написано «Объявление», а ниже — «Вчера здесь был найден человеческий глаз. Потерявшего ждут по адресу: Флотская, д. 3, кв. 1». Объявление он снял с двери магазина. Кают-компанийский хохот был слышен в кормовых отсеках. Ну а через пару дней лодку вернули в базу. В заливе Свиней стало все спокойно. Видимо, глаз к магазину прилетел из этого залива.

СТРАДАНИЯ МОЛОДОГО ФЕЛЬДШЕРА

В 58–59 годах на подводных лодках шла замена начальников медицинской службы. Строился океанский флот, поэтому служивших на кораблях фельдшеров стали заменять выпускниками военно-медицинской академии, ведь в дальних походах всякое могло случиться. Этот процесс затянулся, так как данных специалистов академия выпускала маловато.

Вот и на «С-349» место лекаря было вакантно, а после смены командира лодка зачастила в море, сдавая заново задачи курса боевой подготовки. Каждый раз на лодку подсаживали кого-нибудь не занятого морем то врача, то фельдшера.

Подошло время сдавать задачу №2. К лодке на последние несколько выходов был приписан фельдшер старший лейтенант Богун, он и обеспечивал сдачу лодкой задачи по медицинской части. Парень веселый, контактный. Обжившись в экипаже, он любил перед приемом пищи пропустить 100 грамм, правда, из своих запасов. Ритуал приема горячительного был отработан им до мелочей. В кают-компании он заранее извлекал из обеденного (он же операционный) стола узаконенную емкость с медицинским спиртом, отливал, разбавлял из графина водой (ведь вода подавалась на магистраль по команде, а команда могла быть

поданной не вовремя) и выносил стакан к умывальнику — рядом за буфетом. Стакан дожидался «хозяина» в гнезде над умывальником. Услышав сигнал «Бачковая тревога», он заходил за буфет, принимал на грудь и вместе с офицерами, свободными от вахты, подходил к столу. Но в очередной раз при сдаче задачи случился «прокол». Фельдшер завершил подготовительный этап и, предвидя наступление нирваны, поднялся на мостик. На его беду, отдохнувший после вахты заместитель командира бригады капитан 1 ранга Андышев решил почистить зубы и умыться. Обнаружив отсутствие воды в кране и полный стакан перед носом, капраз быстро разобрался в ситуации. Не подав вида, он ускоренно закончил туалет и убыл к столу.

Лекарь, глотая слюну, прибыл к умывальнику. Его разочарованию не было предела — в стакане вода, заветная фляга в накрытом к обеду столе, а за столом начальство. Фельдшер прижал к буфету вестового, выясняя, куда делось содержимое стакана. Косясь на капраза, тот не выдал военную тайну. Андышев, закончив обед, ушел на мостик сменить командира. И только тогда Богун узнал правду.

Долго он стремился не попасть на глаза замкомбригу.

ВАЖНАЯ ДЕТАЛЬ

После окончания очередного выстраданного текущего ремонта «С-349» в родной базе отрабатывала организацию службы при стоянке лодки в базе. Официально это называлась задачей №1. Помимо того, что в лодке все было вычищено, надраено, покрашено и вылизано, личный состав до автоматизма отработал первичные мероприятия по борьбе за живучесть. Книжка «Боевой номер» матросами и старшинами могла исполняться соло, как интернационал, без сопровождения оркестра и даже в отсутствии старпома. Мех не спал ночами, заполняя формуляры механизмов, эксплуатационные журналы и прочую документацию. Умыкнув у жены красный лак для ногтей, нанес риски на все приборы. Похоже, устранено все, к чему могут придраться офицеры штаба бригады. И вот на завтра запланирована сдача задачи №1, поэтому старпом пригласил меха еще раз напоследок осмотреть лодку. Первые четыре отсека сияли и радовали глаз. Тяжелый дизельный отсек был не хуже. Но вот там в корме по правому борту старпом, сдвинув в сторону матерчатую ширмочку подводно-

го гальюна, пришел в ужас. Отсутствовала крышка в комплекте с «сидушкой» унитаза. Ее не было со времен ремонта. Даже поиск этого изделия в магазинах Мурманска успеха не принес. А уж в мини-магазине поселка Ягельное его с миноискателем было не найти.

Укоризненный взгляд старпома заставил меха найти гениальное решение, ведь из-за этой детали «кабинета задумчивости» лодка не сдаст задачу. План добычи крышки был разработан мехом до мельчайших подробностей, подобран инструмент.

Ранним утром, когда еще все спали, мех, покинув теплый бок любимой молодой жены, отвинтил крепеж крышки, завернул её в тряпку и почти по-пластунски направился на выход. Но Лариса всегда начеку, она, проснувшись, стала задавать лишние вопросы. Пришлось молча дать деру.

Удивлению остальных жильцов коммунальной квартиры не было предела, когда они обнаружили пропажу крышки во время утреннего моциона. Может, смыл кто-то её?

Задачу №1 лодка сдала с первого захода. Самое обидное, что за ширму никто из штабников не заглянул, вдруг там кого-то застанешь в непотребном виде.

А крышку пришлось вернуть на место — на коммунальный унитаз.



ПО ЧУТЬ-ЧУТЬ

Вахтенный на аккумуляторной батарее сообщил меху, несущему вахту в центральном посту подводной лодки «С-345», что его вызывает в командирскую каюту зам. командира бригады капитан 1-го ранга Андышев. Время к обеду, на лодке все спокойно. Мех стал кумекать, за что ему вставит перо в хвост столь высокий начальник, ведь хвалить молодого меха пока еще не за что.

Прибыл, доложился. Улыбаясь на все оставшиеся зубы, зам комбрига берет с полочки графин и два гранчака, наливает по чуть-чуть и предлагает выпить это «чуть-чуть». Мех, не особенно приученный к зеленому змию, полагая, что в стакане менделеевская смесь, а не чистое шило, принял на грудь содержимое стакана. Брызги из глаз меха оросили китель капраза. Улыбаясь, замкомбрига сказал меху, что вот так он мучается каждый раз перед обедом и ужином, так как из крана питьевой воды и шипения воздуха не дождешься.

Отдышавшись, мех заявил, что проблема исправима и он откорректирует время снятия давления с магистрали, приняв за точку отсчета не определенное графиком время перекрытия, а момент ухода начальства на мостик или в кают-кампанию.

БАЧОК КАШИ

На кораблях старой постройки проектом не предусматривалась столовая личного состава, она впервые появилась на больших противолодочных кораблях проекта 61 в начале 60-х годов. А до этого на парусном и паровом флотах матросики принимали пищу в кубриках на переносных столах или прямо на коленях. Команда разбивалась на своеобразные артели — бачки по-флотски. Бачковали, то есть получали пищу, на камбузе, разливали её и мыли посуду по очереди. Очередника называли бачковым.

Когда позволяла обстановка и погода, командиры разрешали принимать пищу на верхней палубе. Одному из бачков первой курсантской роты «Голландии» во время практики на крейсере «Красный Крым» было отведено место для приема пищи на баке.

Вкусив флотского борща и вкуснейшей селедки (бочка с ней стояла у камбуза — бери сколько хошь), наша артель готовилась заглотить какую-то кашу, сдобренную соусом с мясом. Задержка

случилась из-за того, что возник спор между Толей Смирновым и бачковым Генрихом Зайцевым. Возможно, не поделили мозговую косточку. Закончился спор диалогом: «Надену — не наденешь». Генрих — сын какого-то партийного босса — не терпел возражений, поэтому, держа в руках бачок с горячей кашей, он чувствовал свое превосходство. Толя — севастопольский пацан, чувствуя за собой авторитет города-героя, настаивал на своем — «не наденешь».

Надо сказать, что крейсер в это время был на ходу. На мостике помимо штатной ходовой вахты и начальства находились руководители практик разных училищ. Весь наш бачок был виден им, как на ладони. Когда «диалог» достиг своего апогея, бачок с кашей оказался надет на голову курсанта. Каша потекла под брезентовую робу, на голое тело Смирнухи. Его голову, слава морскому богу, защищал фланелевый берет.

Мостик целым стадом глаз обалдело смотрел на бедолагу с «каскай» на голове и в камуфляже из каши. Курсанты бачка инстинктивно врассыпную «брызнули» кто куда. «Отфильтрованному» позже Генриху, несмотря на заслуги его бати, пришлось драить палубу полубака и мыть здоровенный корабельный галльон. Но теплые дружеские отношения между этими курсантами остались до конца училища.

Когда мы уже на шестом курсе защитили дипломы и ждали приказа о выпуске из училища, их диалог неожиданно продолжился. Всегда загруженные, а теперь мающиеся от безделья, они затеяли спор — выбросит ли Заяц или не выбросит матрас Смирнова с третьего этажа за его ненадобностью. Спор шел на компот до конца училища. Все же выбросил. Потом пошел подбирать.

Спор — топить или не топить лодку приятеля — так и не состоялся.

ДВОРНИК И СТЮАРДЕССА

Грешен, каюсь. Во времена перестройки, когда бензин выдавался с записью в технический паспорт, а на бензоколонках стояли длиннющие очереди желающих заправить свои «тарантасы» хоть чем-то похожим на бензин, у нас была лазейка.

Мой приятель, командир отряда авиахимработ эпизодически снабжал нас чудесным авиационным бензином марки А-91

изумрудного цвета. Открывался секретный краник, когда самолеты отряда базировались в отдаленных районах области и с сельских аэродромов опрыскивали какими-то «дефолиантами» поля подсолнухов и прочее. Когда командиру отряда нужно было срочно добраться домой, он звонил мне, и заправка «в воздухе» осуществлялась в теплой дружеской обстановке.

Как-то в уборочную страду позвонил Олег из весьма отдаленного районного центра, слезно прося вывезти его из этой тьмутаракани. Удалось наскрести бензина, чтобы только доехать до этого райцентра, а чтобы бродить среди кукурузных полей — ресурсов явно не хватало. Не доезжая километров двадцать до городка, обнаружил почти у горизонта посадку АН-2. Взял пеленг на точку, где кукурузник скрылся в кукурузе, и с учетом упреждения на взлет — посадку стал «пылить» по проселочным дорогам. На авиаплощадке оказался, когда указатель резервного топлива давно горел постоянно.

Кукурузник заправлялся какой-то химической бякой. Левый пилот за что-то материл второго пилота — молодого выпускника училища. Не прерывая этого процесса, Олег пошел к машине, на ходу давая указания авиамеханику, чего и куда залить под завязку гостю. Но «поедание» второго пилота не прекращалось. Организовав процесс заправки автомашины и заливку бочки, Олег предложил гостю слетать на последнее опрыскивание. Гость не отказался. Так как места для сидения на этом «аэродинамическом совершенстве» для гостя не оказалось, пришлось стоя распереться в проеме двери кабины пилотов. Но учебно-воспитательный процесс продолжался даже под рев мотора.

Почти сшибая верхушки кукурузы, Олег вывел самолетик на подсолнухи, «обмочил» край этого поля и, развернувшись, плюхнулся на аэродромчик. Процесс закрепления самолета поштормовому проходил под аккомпанемент воспитательных тирад командира.

Сердце меха-подводника пожалело молодого пилота, и он спросил Олега, знает ли он поговорку обедневшего дворянина. Тот с интересом уставился на меха, поэтому пришлось озвучить поговорку: «За неимением горничной живем с дворником». Ну, а исходя из специфики вашей кукурузной авиации, эту поговорку можно интерпретировать так: «За неимением стюардессы живем со вторым пилотом!»

Первым с хохотом рухнул на землю авиамеханик. Ржали долго. Несколько месяцев спустя при очередной «авиазаправке» Олег сказал: «Мех, с твоей легкой руки эта поговорка пошла гулять по всей сельхозавиации».

Получается, что и подводники могут внести свой вклад в воспитательный процесс, даже в далекую от них сферу — сельхоз-авиацию.

МОРДОТЫК*

Было это в далёкие годы моей лейтенантской юности. После выпуска из училища подводного плавания (в/ч 62651) большинству из нас выпала служба на Северном флоте. «Вот это флот!» — говорили тогда. И действительно, флот рос и мужал на глазах, его значение в обороне страны и во внешней политике государства тогда ни у кого не вызывало сомнений. Объявленная в 1946 году Союзу Западом «холодная война» приобретала зримые очертания в гонке вооружений. В то время подлодки «пекли, как пироги» — правда, они были дизель-электрические, но вполне соответствовали тому времени. Кадры подводников решали всё. Даже хрущёвское сокращение Вооружённых Сил не коснулось подводного флота, тем более, молодых лейтенантов. А ведь многие из нас хотели воспользоваться этим моментом, чтобы «слинять на гражданку».

Но фокус не удался, и поэтому надо было служить честно и добросовестно, а мы были воспитаны именно в таком духе. Долг превыше всего, но и материальное обеспечение не на последнем месте — подводники в этом отношении тогда не были обижены. Надо было учиться практической деятельности, и мы начали «грызть гранит» морской науки.

Одним из первых стремлений было стать полноценным членом экипажа подводной лодки, а это значило — сдать зачёты на управление своим подразделением и получить допуск к самостоятельному несению ходовой вахты вахтенным офицером.

Два зачёта из всех были равносильны студенческому «сопромату», который сдавши — студент мог жениться, а лейтенант,

* Народное название господствующего ветра на море (морской лексикон).

«столкнувший» зачёты по устройству подводной лодки и знанию морского театра и всех навигационных премудростей, мог чувствовать себя подводником. На первый взгляд делать нечего: нарисовал карту по памяти, ответил на 5–6 вопросов, а на самом деле... Многие из нас, да почти все, сдавали эти зачёты не с первого захода. Это был фундамент на всю дальнейшую морскую службу, здесь выявлялся характер будущих покорителей морских глубин. Некоторые не выдерживали и уходили на береговую стезю, другие — настойчиво вгрызались в морскую глубину, познавая не только как «эта железка плавает» и что в ней напихано внутри, но и как сохранить это «чудо техники» от всяких неприятностей морских стихий. Эти первые шаги на морской тропе были гораздо труднее даже последующих командирских зачётов. Там уже присутствовал практический опыт, а здесь было больше теоретических знаний.

С нас, офицеров торпедистов-минёров, флагманский штурман бригады, принимая зачёты по навигационным премудростям, спрашивал больше, чем с штурманцов. Отвечая на наше недовольство, говорил: «Что штурман? У него всегда перед глазами карта. А у тебя она где? Только в голове. Вот и подставляй её!».

Действительно, штурмана обычно мудрили в своих рубках. Они, в отличие от штурманов гражданского флота, редко несли ходовые вахты на подводных лодках. Они и шифровальщики, да ещё, пожалуй, радисты, числились в интеллигентах — бумажная работа, как у бухгалтеров, но в кораблевождении весьма важная. А что было спрашивать с нас, минёров, вечно измазанных АМСом (смазка для торпеды, покрывающая всю её тушу. Это сейчас они крашенные, а тогда АМСа не жалели). Надо признаться, что у нас было какое-то пренебрежение к штурманской науке ещё с училища — было у мамы три сына: двое умных, а третий штурман, — где было негласное соревнование между двумя факультетами и где «каждый кулик отстаивал своё болото». Но флагманский штурман 25 бригады подводных лодок 613 проекта Северного флота Толя Любичев так не думал.

Спокойный, полный для своих лет, дока своего дела, он был уважаемым специалистом не только в бригаде, но и на единственной тогда дивизии подводных лодок, базировавшейся на Полярный. Он не делал различия между «группен-фюрерами» — командирами штурманских и торпедных групп.

Ходили мы к нему на зачёты по всем штурманским премудростям обычно по 3–4 человека, надеясь не на взаимовыручку, а больше на то, что Толе будет труднее «справиться» с нами всеми, чем с одним. Но у него была манера сосредотачиваться на одном и по его знаниям определять знания всех. Сидим мы, бывало, у него в каюте и рисуем карту всего северного театра со всеми бухтами-губами-заливами, маяками и даже неприметными, на первый взгляд, ориентирами. Он внимательно проверяет наши художества и ставит жирные минусы, приговаривая: «Сегодня ты, Капылов, нарисовал изумительно Терский берег, а вот Кольский залив не очень уважаешь. Для закрепления темы мы этот сеанс повторим в следующий раз! А сейчас, если готовы, перейдём к навигационным знакам и огням. Но чтобы не было пренебрежения к этой теме, расскажу Вам один трагический случай, происшедший в нашей бригаде незадолго до вашего прихода».

— Подводная лодка «С-342» (командир капитан 2 ранга Жабарин — опытный подводник) выходила из Екатерининской гавани, а в гавань входил танкер «Алазань». Результат — танкер ударил в корму лодки, в 6 и 7-м отсеках погибли люди. Я не берусь оценивать решение суда, признавшего виновным командира лодки, но есть одно «но»... Какой сигнал, а были сумерки, должен быть выставлен на посту СНиС? Об этом, кажется, и забыли в судебном разбирательстве....

— Если сумерки, — перебивает Толю Вовчик, — то наверняка должны были быть вывешены огни по вертикали «красный — белый — красный» или для лучшего запоминания «катись — брат — катись».

— Молодец, — говорит Толя, — но ты не уловил один момент в моём рассказе и «бежишь впереди паровоза». Да, были сумерки, добавлю — вечерние.

— Разрешите пофилософствовать мне, — говорит Витёк. — Возможно, на мачте висел дневной сигнал «шар — треугольник вершиной вверх — шар», что означало «Воспреещение входа при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта, когда на фарватер допускаются только суда, выходящие из порта». На «Алазани» не заметили этого сигнала, а вахтенный на посту проспал включение огней. И...

— Да, лейтенанты, в знаках и огнях на сегодня Вы разбираетесь лучше, чем в театре и ветрах, чувствую вашу ответственность. Приглашаю Вас посетить меня ещё раз на следующей неделе.

Через день был короткий выход в море. Опекая меня на мостике, командир капитан 2 ранга Сергеев Викторий Иванович, воевавший в войну с легендарным Луниным, спросил: «Минёр, когда ты закроешь штурманскую графу в зачётном листе?». Старшие офицеры на лодках в море обращаются к лейтенантам обычно «штурман» или «минёр», и не важно, что ты всего пока «групшен-фюрер» — командир торпедной или штурманской группы. На лодках вообще нет чинодральства. Никто под козырёк не берёт. Никто не тянется и не «ест» начальство глазами, когда к нему обращаются старшие. Все заняты своим делом, и уважение достигается только знанием своего ремесла-профессии и умением прийти на помощь незаметно, без внешних эффектов.

Я стал ему объяснять, что мы рисуем флаг-штурму всякие розы ветров, а он всё недоволен. Подавай ему господствующий ветер и всё. А какой?

— Кулинченко, а какой сейчас ветер?

— Норд-вест, товарищ командир.

— Да нет, куда он дует лично в тебя?

— Больше в лицо.

— Так вот, это и есть самый господствующий ветер и на море, и в жизни — всегда в лицо. И придётся тебе, дорогой минёр, всю жизнь кричать против ветра, конечно, если ты захочешь остаться порядочным человеком в этой жизни. А древние поморы очень мудро называли этот ветер «мордотыком». Вот чего от вас добивается флагманский штурман, отличный специалист своего дела и знатный педагог. Молодчина!

В очередной заход к Толе, умудренные советами своих командиров, мы без особых помех сдали «розу ветров», а кроме того, получили удовольствие от рассказов штурмана. Наши наставники учили нас не только профессии, но и делились своим богатым жизненным опытом, без чего нет преемственности во флоте.

Сегодня, по прошествии полувека, с теплотой вспоминаешь братьев-курсантов и наших наставников. Да, курсанты тогда действительно были одной семьёй, особенно пацаны одного выпуска. Мы все четыре с половиной года вместе ели, спали в одном кубрике, ходили на лыжах и дрались на рингах, учились, любили девчонок, ходили на танцы. Тогда мы не знали своего истинного предназначения — мы готовились защищать свою Родину от врагов и действительно были большой роднёй. И прийдя на флот

лейтенантами, мы оставались и там братьями-курсантами, влившимися в большую флотскую семью подводников России.

Жизнь всегда испытывает нас «мордотыком». Некоторые упорно стояли против этого ветра, став адмиралами и героями, другие остались рядовыми подводного братства, хотя это и трудно. Братья мои — сослуживцы разбрелись по необъятным просторам некогда единого Союза, но я стараюсь следить за их судьбой. Многие погибли в «холодной войне», вместе с лодками ушли на дно морское, умерли от болезней, от преждевременно наступившей старости, от разочарования и беспробудного пьянства... Но все они достойны памяти, выстоявшие против господствующего ветра в нашей жизни — «мордотыка»!

{рассказал Вадим Кулинченко}

«СЛОН»

Воспоминания сослуживца-атомоходца

Оставив за кормой в Северодвинске семьи офицеров и мичманов, новый атомный подводный крейсер, сверкая свежей краской и благоухая резиной, пришел к месту своей постоянной прописки — в базу Гремиха, расположенную в корне мыса Святой Нос Кольского полуострова. Кто не знаком с этим богом забытым местом, взгляните на карту. Там, где воды Белого моря слились с водами Баренцева моря, Кольский полуостров имеет свой аппендикс — острый, как клинок, мыс, стремящийся уйти в моря курсом на северо-запад. В пазухе этого мыса вдоль скалистого берега природа рассыпала цепочку небольших островов, названных в честь бывшего министра финансов России С. Ю. Витте (он же в народе граф Полусахалинский). Нельзя сказать, что эти острова образовывали пригодную для спокойного базирования подводных лодок бухту. При северных и северо-западных ветрах волны свободно проникали к пирсам, удерживая подводничков в постоянном напряжении, так как лодки начинало бить друг о друга и пирсы.

В эту военно-морскую базу не вели ни железная дорога, ни хотя бы паршивенькая грунтовка. В скалах невозможно было построить взлетно-посадочную полосу для самолетов. Связь с материком возможна только вертолетом по воздуху да старенькими

пароходиками — когда-то «Илья Репин», а позже «Вологда», которые из-за непогоды часто застревали по пути в какой-нибудь из губ Кольского полуострова.

У мыса располагался лопарский оленеводческий колхоз и поселок Йоканьга, снабжавший гарнизон олениной и прочими продуктами оленеводства. Особой популярностью пользовались домашние тапочки из шкуры молодого олешка — «лопарки» — предмет вожделения многих столичных модниц. Несколькими километрами правее вросло в базальт береговое подводничкое хозяйство. Осваивали эту базу многострадальные дизель-электрические лодки проекта 613, которых спустя несколько лет опять разогнали по другим дырам, освобождая место атомоходам.

К моменту прихода нового атомохода в скалах в «удобных» местах было построено 10 – 11 каменных домов, «выгрызли» в базальте котлован для сухого дока, появился даже гарнизонный дом офицеров. На вновь прибывших тут же набросился штаб дивизии с проверками, смотрами, приемом «Задачи №1». Месяц с лишним экипаж обитал безвылазно на корабле, шлифуя знания и умения. После сдачи «Задачи №1» командир разрешил одной смене сход на берег. Так как в это время ни Большой, ни Мариинский театры гастроли здесь в ближайшие десятилетия не планировали, да и Русский художественный музей не привез туда передвижную выставку шедевров, смена сразу двинула в гарнизонный дом офицеров, где к этому времени в кафе разрешили подавать горячительные напитки. Заказали «Российскую» и цыпят табака. Отощавшие на подводничких однообразных харчах офицеры готовы были заказать все меню четыре раза. Ближе к концу застолья корабельному врачу захотелось посетить «кабинет задумчивости». Какими тропами он искал оное заведение, неведомо, но его внимание привлекло необычно мощное северное сияние, и эскулап шагнул прямо через оконный проем в тундру. Восемь квадратных метров оконного стекла превратились в осколки. Администрация дома офицеров тут же оповестила коменданта гарнизона, и через несколько минут крытый грузовик комендатуры уже урчал мотором у «нового входа», а комендантский взвод оцепил ДОФ. Всю смену лодки, не разбираясь, отправили в околоток. Утром комдив, получив доклад из комендатуры, дал команду отпустить смену на корабль к подъему флага. Старшего морского

начальника гремихинцы уважали, мореходом он был от бога, да и рост, и комплекцию имел богатырские. Правда, молодежь в силу своего максимализма именно за эти последние достойные уважения качества между собой звала его «Слоном».

В ближайшую субботу, с утра, как обычно, офицеры подводных лодок, стоящих в базе, прибыли в клуб плаваказармы на чтение приказов, шифровок и прочих накопившихся за неделю документов. По окончании этого процесса комдив встал во весь свой могучий рост и заявил: «Товарищи офицеры! У нас в гарнизоне случилось ЧП. Смена лодки «К-...» разнесла вдребезги Дом офицеров. Я лично разбирался с виновником происшествия. Что пошел за лейтенант? Принял 150 граммов и устроил погром. Я тоже был лейтенантом. Помню, в Северодвинске идешь в ресторан к Эдельману, заказываешь шестьсот и семгу...». Рядом сидящий начПО дергает комдива за полу тужурки и шипит: «Четыреста, четыреста». Комдив, вильнув задом, отцепись, мол, смотрит на начПО сверху вниз и выдаёт на-гора: «Ну я и говорю. Заказываешь ещё по четыреста и ничего. Завод-то до сих пор на месте». Посчитав, что воспитательная миссия до написания выволочного приказа окончена, он довольный опустил в кресло.

Дом офицеров ещё долго, как Циклоп, глядел на море своим фанерно-деревянным глазом. Где в этой глухомани найти стекло 4×2 метра? Позже стекляшку доставил из Североморска сторожевик, следовавший по своим нуждам куда-то восточней.

ВИЗИТ «КОМЕНДАНТА ГАРНИЗОНА»

Через сарафанное радио в конце пятидесятых годов по Полярному поползли слухи, что почти рядом, у входа в Кольский залив строится новая база подводных лодок. У подводников стали трещать головы от дум, кто будут те, кому предстоит осваивать новую Тьмутаракань. Вскоре выяснилось, что вслед за 22-ой бригадой туда пойдет 25-я бригада подводных лодок, «нежившаяся» всего несколько лет в немного благоустроенном Полярном.

Меху, только обжившему комнату в одной из коммуналочек на улице Гандюхина, предстояло бросать жену с детьми, ведь общение с Полярным из этого фьорда только морем, а получить жилье во вновь открытом миру захолустье было малоперспективным. Ближе к осени прозвучал сигнал «По местам стоять,

со швартовых сниматься!», и лодки бригады гуськом, как корабли «белого исхода» в Бизерту, пошли в неизвестное.

«С-345» ошвартовалась к плавпирсу, с противоположной стороны которого стояла плавбаза «Инза» — шедевр кораблестроительного искусства ее создателей. Переоборудовали «Инзу» из танкера. Кубрики напоминали казематы Шлиссельбургской крепости. Плавбаза пришла из Потти, где кавказские умельцы, не особенно задумываясь, для чего и для кого они это делают, ударно потрудились над её созданием. В Украине, столкнувшись с подобным произведением слесарно-сварочного мастерства, прохожие, ошарашенные увиденным, задают вопрос владельцу: «Це пан сам склепав?».

Встречали лодку без помпы, буднично. Командование лодки ушло в штаб решать жилищные проблемы экипажа, личный состав стал приводить матчасть в исходное положение. Мех, согнувшись в три погибели, рычит в «каштан» нужные команды. Все идет как обычно. Вдруг в отсеке раздается истошный вой. Мех, глянув через плечо, увидел штурманского электрика, стоявшего с ногами на хрупком гирокомпасе, плечами упершись в подволок лодки. Вылезшие из орбит глаза смотрели куда-то за шахту командирского перископа. Представьте себе громадный бочонок «Киндер-сюрприза», окрашенный в цвет слоновой кости, а на нем старшину в позе Атланта, державшего на плечах небесный свод. Жаль, не было под рукой ваятеля Коненкова. Пропадала натура.

Что-то ткнуло в ноги меха. Глянув вниз, мех орлом взлетел на свою деревянную сидушку-таблетку, проорав: «Твою дивизию!». Как он умудрился на этом крошечном пяточке размером с десертную тарелку занять йоговскую асану «Лотос», непонятно. Под ним на четырех лапах стоял медведь небольших размеров. Мишка обнюхал брюки меха, фыркнул. Видимо, штаны меха впитали за годы службы все мерзкие запахи подводной лодки, или он, прощаясь с Полярным, пописал против ветра. В голове меха сразу промелькнула мысль (бывает же такое) — глухомань, тундра, её хозяин медведь. Поняв, что зверюка жрать его не намерена, мех окинул взглядом отсек, оценивая обстановку. Штурман Володька Долгополов, увидев медведя, потерял дар речи и, как рак-отшельник, втиснул задом наперед свое членистоногое тело в крохотное пространство над штурманским столом. Ни остро заточенных по-штурмански карандашей, ни измерителей, вонзив-

шихся в его зад, он не замечал. Из мини-рубки торчали только пилотка с крабом, золотые погоны, огромные глаза и две ноги в подводничьих продырявленных тапках. Покачивая ногами, штурман решил — какую из ног медведь оттапает первой. Старшина команды трюмных старшина 1-ой статьи Козлов, отрезанный медведем в своем закутке у станции погружения и всплытия, каким-то образом, как обезьяна на пальму, влез одной ногой на колонку воздуха высокого давления, а другой — на колонку аварийного продувания цистерн главного балласта и застыл там, раскорячившись. Так как руки у него были заняты, в зубах он зажал свое орудие возмездия — трехзубый стальной ключ для манипуляций с маховиками клапанов, в народе мартышка. Что-то произнести он, естественно, не мог. В корме отсека лязгнула кремальера переборочной двери. Кто-то из акустиков или радиометристов, нарушив подводничье правило — не покидать без команды аварийный отсек, деранул в четвертый отсек.



Медведь, обнюхав отсек и не обращая внимания на живую пищу, пошел, щелкая когтями по палубе отсека, к лючку, ведущему в трюм центрального поста, и, как настоящий подводник, задом наперед стал спускаться в трюм. Трюмный старший матрос Корягин (его пост там в корме отсека), услышав вопли штурманского электрика, ринулся к лючку, но путь ему преградила лохматая задница медведя. Отскочив на свой боевой пост, Корягин стал объяснять медведю, что он не тамбовский волк, а работага из Подмоскovie. Козлов, поняв, что угроза отступила, слез со своих колонок и передал Корягину через отверстие в палубе увесистую стальную трубу с трещоткой на конце. Медведь, спустившись в трюм, не удостоил трюмача вниманием, а стал обнюхивать по периметру двери двух провизионок и рвать когтями запор — ведь там находились подводничкиe деликатесы.

Немного пришедшие в себя штурман, мех и Козлов (штурманский электрик еще держал «небесный свод» на плечах) стали кумекать, как освободить трюмача.

В это время на палубу отсека через рубочный люк упала банка из-под сгущенного молока, не вылизанная до конца, а следом в отсек свалился незнакомый матрос. Реакция медведя была мгновенной. Видимо, услышав знакомый звон банки, он тут же оказался в отсеке.

Как ни странно, но только в этот момент мы наконец разглядели на шее медведя ошейник. Матрос, дав медведю насладиться банкой, увел его наверх. Как позже выяснилось, медведь был плавбазовский. Экипаж выменял его в Поты у пограничников за балалайку, коробку домино и бидон краски. Медведь, выросший среди людей в казарме, быстро освоился на корабле, постигая флотскую науку. Позже мишку часто видели в тундре у поселка, он вместе с женщинами лакомился морошкой.

Эта животина была не единственной на корабле (тараканы не в счет). При переходе по Средиземному морю была замечена черепаха, волочившая за собой обрывок рыбацкой сети. Привязав линь к шлюпочному отпорному крюку, сеть подцепили и вместе с черепахой подняли на борт. Её поместили в ванной комнате лазарета. До прибытия плавбазы в Ягельный «тортила» ничего не ела, но вскоре освоилась и стала есть свежепойманную через иллюминатор мелкую пикшу, сайду и треску, отдавая предпочтение последней. Кончилось тем, что корабельный эскулап Кекелев,

подлечивший этот «броненосец», взвыл без ванны. Отпустить черепаху в Северный ледовитый океан нельзя. Температура там не подходящая, летом и зимой колеблется около $+4^{\circ}\text{C}$. Зоопарка в радиусе тысяча километров не наблюдалось. Живого уголка в школе нет, так как начальная школа размещалась в двухкомнатном «разборно-щелевом» доме. Выход нашли «находчивые» мичмана-сверхсрочники — они из неё сварили суп. Позже на месте мизерного поселка Ягельный вырос город Гаджиев с домом офицеров, спортзалами, бассейном и прочими городскими структурами. При развале Союза с ним поступили, как с черепахой — «съели» многие корабли и людей, оставив пустые коробки домов.

Кстати, медвежьей болезнью в момент визита медведя на лодку все вышеперечисленные не заболели, но штурманский электрик несколько недель лечился от заикания у капитана медицинской службы Кекелева.

ВОРОТНИК С БЕЛОЙ ФУРАЖКОЙ

В начале 60-х годов на Северный флот пришел с юга новый командующий флотом. Как раз под праздник 1 Мая, когда погода на удивление была хорошей для Севера. По флоту до его прихода была объявлена, естественно, зимняя форма одежды — шинель и черная фуражка.

На Черноморском флоте, как известно, традиционно с 1 мая переходят на летнюю форму одежды с белой фуражкой. Климат позволяет. Комфлот, не заглянув в окно, в прогноз погоды и правила ношения формы одежды, исходя из своего южного опыта приказал сменить черные фуражки на белые. Матросикам хорошо, они на черные бескозырки натянули белые чехлы, а офицерские плечи под тонкой тряпочкой белой фуражки стали сильно промерзать. Думаете, исправили ошибку? Несколько десятков лет этот новодел украшал праздник. Существует фотография, на которой в заснеженной ложбине служители Ягельного выложили грибами дату «26.06.1960 г.».

Впрочем, общепринято, что флотская форма одежды рациональна и красива. И парадная, и повседневная. Ей воспеты оды. Но попробуйте втиснуться в рубочный и другие люки подводной лодки в шинели — хоть в парадной, хоть в повседневной. Диаметр люка 650 мм, и он не растяжим. Служилые, кто покрупнее телом,

говорят: «Пищим, но лезем». Сколько поколений офицеров-подводников, служивших на «дизельюшках», мечтали о введении для них обычного суконного бушлата, с которым они сроднились за долгие годы учебы в училищах. Кто четыре года, кто пять, а кто и пять с половиной лет (последнее относится к механикам до 1958 года выпуска). Видимо, в небесных инстанциях их услышали, и много лет спустя бушлаты ввели в табель снабжения. Это не значит, что отдел обустройства службы все это долгое время лежал, как Емеля на печи. То он ввел синие куртки, то «тропикано», то обрезал рукава у рубашек. Однажды было принято революционное решение. Не думаю, что оно было вызвано заботой о флоте, скорее, это было сделано в угоду флотским чиновникам высокого ранга, весьма удаленным от морей и океанов. Офицерскому составу флота для ношения вне строя разрешили шить шинели с каракулевым воротником. Видимо, он должен был облегчить скольжение по трапу рубочного люка.

Первыми воспользовались этой новинкой молодые лейтенанты-неженатики. Тратить деньги в отдаленных гарнизонах не на что, а в автономках и на боевых службах тем более. Вот такой «экономливый» лейтенант-управленец с ракетовоза проекта 667А и пошил себе — но не шинель, а плащ-пальто из шинельного сукна с каракулевым воротником. Дело к лету, атомоход готовится к боевой службе, поэтому экзотичную амуницию лейтенант К. решил переправить в поселок на хранение домой к другу. В этом одеянии его у пирса и «тормознул» помощник коменданта — личность, хорошо известная в гарнизоне. В первую очередь как старожил, засидевшийся в этой должности со старлейских времен, во-вторых, как большой приверженец Бахуса. Одно и другое за годы выработали в нем озлобленность на все и вся, что, в свою очередь, вызвало всеобщее отрицание этого субъекта у всех служилых и не служилых гарнизона.

Уставившись взглядом в воротник, набывчившись, пом тычет пальцем и рычит: «Кто такой? Что это?». Лейтенант, представившись и взяв пеленг по его пальцу, увидел за кормой свой родной атомоход. Удивился, что «комендатура» не может отличить лодку от баржи, и недоуменно пожал плечами. «Что это?» повторялось неоднократно. Наконец помкоменданта дернул лейтенанта за воротник и изрек: «Что за лейтенант пошел. Я капитан 3 ранга, но не могу себе позволить это пошить».

Ответ молодого управленца лишил его дара речи.

— Товарищ капитан 3 ранга, Вы, возможно, много пропиваете?

Помкомendanта на мгновение онемел от наглости молодого лейтенанта, не выветрившийся хмель ударил ему в голову, и желая размазать визави по аппарели пирса, забыв догмы «Устава дисциплинарной службы», ограничивающие его «арестантские» возможности, он завопил: «Десять суток ареста! Доложите командиру!».

Не каждый лейтенант решится ляпнуть подобное старшему по званию, но у этого нарушителя был папа, служивший начальником крупного отдела в штабе флота.

Лейтенанта, конечно же, не посадили на губу, так как атомоход уже дрожал от нетерпения уйти на боевую службу. А без управленца он ни туда, ни сюда.

«ПОДВИГ» КАПЛЕЯ

37-я дивизия подводных лодок с середины 60-х годов имела в своем активе три бригады: две боевых — 40-ю и 22-ю, и одну бригаду консервации. В разное время в дивизию входило до пятидесяти с лишним подводных лодок. Боевые бригады базировались непосредственно в Лиепаевской военно-морской базе, инженерные и гидротехнические сооружения которой были добротнo построены морским ведомством России еще в XIX веке. На одной стороне довольно обширной искусственной бухты располагались здания казарм, штабов, учебных классов, стенки, пирсы, а напротив — судоремонтный завод с двумя сухими доками. Бухта соединялась с морем каналом военной гавани. От моря его отделял обширный аванпорт, образованный волноломами. Бухта тихая и спокойная. В гирле канала у аванпорта был сооружен однопролетный поворотный мост. При разводке моста ферма поворачивалась на 90° и располагалась над берегом вдоль канала.

Поясняю это, так как мост был одним из действующих «лиц» этой истории.

В один из дней начальство базы решило провести какое-то совещание в Доме офицеров флота, располагавшемся в центре города — далековато от дивизии.

После подъема флага и обязательных после этого мероприятий одна из групп, направляемых на совещание офицеров,

двинула в город. Путь пролегал вдоль канала к мосту, а затем, как предполагали, из пригорода Шкедас почти игрушечным узкоколейным трамваем в центр города.

Когда группе офицеров оставалось до моста метров 40–50, они увидели, что шлагбаум моста закрыт, то есть вот-вот начнется разводка моста для пропуска каких-то входящих лодок или судна. «Сбавили обороты» и тихо движемся далее, к небольшой группе людей у шлагбаума. Неожиданно раздается отчаянный крик. Кричала женщина, она, спеша на трамвай, все-таки отвалилась с детской коляской нырнуть под преграду и попытаться успеть проскочить мост до начала его поворота. Ведь пролет-то всего 30–40 метров. Когда у неё под ногами стала вращаться ферма, а затем, выйдя из зацепления с противоположной опорой, слегка просела и завибрировала, она от испуга закричала и упустила коляску. Все на берегу оцепенели, женщина в ступоре стоит с поднятыми к лицу руками. Коляска, ускоряясь, пошла по диагонали в конец фермы.

Старпом одной из лодок каплей Ю. Петрикевич мгновенно рванул от нашей группы к мосту и в последний момент успел вскочить на угол фермы. Когда Юра почти нагнал коляску, она с высоты 8–9 метров рухнула вниз. Следом в блеске погон и нарукавных позументов ринул «солдатиком» каплей. Женщина стоит на месте, но почему-то перестала верещать и опустила руки. Находящиеся на берегу помчались вдоль берега к концу фермы — она перекрывала обзор места совершения «героического» поступка. Вынырнув, каплей отчаянно крутил головой, стараясь узреть коляску и младенца. Коляски не было, вместо младенца вокруг плавали и всплывали небольшие вилки ранней капусты. Позже выяснилось, что жившая в поселке финка везла капусту на рынок, но не рассчитала свои скоростные возможности при форсировании канала.

Каплея на связанных ремнях извлекли из грязной воды канала. Один из остряков сокрушался, что упустили реальную возможность обмыть медаль «За спасение утопающего». Жене каплея Галине Гаджиевой (дочери знаменитого подводника) пришлось вместо него ехать в город, сдавать амуницию в химчистку.

ИЗ БУДНЕЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ М-200 «МЕСТЬ» БАЛТФЛОТА СЕРЕДИНЫ 50-Х ГОДОВ*

ЗУБРОВКА

То, что дружба с коком — залог здоровья, знает каждый салага уже в учебном отряде. Поэтому обросший ракушками гидроакустик, ведь тогда служили срочную службу пять лет, сразу после появления на лодке молодого кока — татарина из сельской местности Куйбышевской области — решил наладить с ним контакт.

Лодка стояла на ремонте в Купеческой гавани Таллиннского порта, что несколько расслабляло экипаж. Акустик, у которого «наметился» день рождения, купил пару бутылок водки «Зубровка», а закусь решил раздобыть у кока на камбузе, заодно закрепить с ним контакт. Как легче всего это сделать? Конечно — налить «рюмку чая». О дедовщине в те годы слухом не слыхивали. Экипаж — этим все сказано.

Бутылки, на этикетках которых был изображен зубр, насторожили кока, никогда до этого не употреблявшего крепких спиртных напитков, не считая бузы. Пришлось приврать, пояснив, что это пиво, а бык на наклейке изображен, так как он с удовольствием жрет ячмень — основу пива.

Малая толика «пива» вывела кока из строя. И, если «старики» пошли искать приключений на берегу, то кок прикорнул у любимого камбуза. Командир, обходя корабль, наткнулся на спящего кока. Услышав жалкий лепет салаги: «Пил с матросами пиво с «быком», — командир лишил матросика увольнения на целый месяц, а «деды»-экспериментаторы сели на «губу» на трое суток. И это на пятом году службы.

МЯСО С МЫЛОМ

Гидроакустик, отсидевший срок на «губе», проходя в кормовой отсек, увидел у камбуза молодого кока, который в алюминиевом лагуне мыл мясо. Месть за трое суток отсидки на «губе» созрела мгновенно.

* Воспоминания А. В. Каплуна — гидроакустика ПЛ «М-200», старшины 2 статьи.

— Почему моешь мясо без мыла? Ты разводишь заразу. Вон Валька-торпедист загадил весь завод. И все это из-за тебя, оказывается.

Удивлению командира артиллерийско-торпедной боевой части (БЧ2-3) не было предела, когда он узрел кока у лагуна, полного пены. Разобрались. Акустику опять воткнули «перо в хвост». Да и коку тоже. Он после второго взыскания озлобился на акустика, впрочем, и на офицера тоже.

ПОЛИТЗАНИЯТИЯ

Политзанятия с рядовыми подводной лодки вел командир БЧ2-3 лейтенант Луйку Эндемо Иохимович — эстонец. Тема политзанятий на этот раз была «Дружба и братство народов СССР». После рассказа руководителя началось обсуждение темы. Когда очередь дошла до кока, он, уже в чем-то поднаторевший в эстонском языке, заявил: «Да, мы все братья. Но я татарин, а Вы — курат!»

По-эстонски курат — это черт. Вот где аукнулось мясо с мылом не разобравшемуся ранее с причинно-следственными связями офицеру. Теперь уже командиру лодки пришлось тушить пожар в душе восточного человека.

21 ноября 1956 года в Финском заливе в результате столкновения с эскадренным миноносцем «Статный» «М-200» погибла. Погибли 28 подводников, 6 были сброшены в море с рубки в момент столкновения и спасены. На «М-200» погиб инженер-лейтенант А.Л. Карпухин, выпускник «Голландии» (первый выпуск, 1956 г.).

Э. П. АНТОШИН

О СЛУЖБЕ И ДРУЖБЕ





СТАРЫЙ МОРЯК

*Вдали от моря и суровых скал
Моряк свой возраст доживал.
В постель, уложенный недугом,
Он море недругом и другом
Все чаще в мыслях вспоминал.*

ЭДУАРД ПЕТРОВИЧ АНТОШИН

Выпускник Высшего военно-морского инженерного училища подводного плавания г. Севастополь был одним из первых 30-ти выпускников-атомщиков, которые стали зачинателями атомного факультета училища («Голландии»). В это время атомные подводные лодки ещё только проектировались и закладывались на стапелях судостроительных заводов.

В 1958 году инженер-лейтенант Э. П. Антошин был направлен на Северный флот командиром группы дистанционного управления дивизиона движения БЧ-5 на атомную подводную лодку К-33 проекта 658 (заводской № 902).

Это была первая серийная подводная лодка данного проекта с баллистическими ракетами. Эдуард Петрович принимал участие в её строительстве, пуско-наладочных, швартовых, ходовых и государственных испытаниях.

На ней он и ощутил дыхание ядерной реакции, круто изменившей его судьбу.

1962–1974 гг. — военный представитель, заместитель старшего военного представителя, старший военный представитель, руководитель группы энергетиков по приемке и испытаниям реакторных и паротурбинных установок АПЛ ВП 175 МО СССР на заводе «Красное Сормово» (г. Горький). Участвовал в наблюдении за разработкой рабочего проекта, в строительстве, приемке монтажных работ, в испытаниях энергетических установок на швартовых, заводских и государственных испытаниях головной и серийных подводных лодок 670, 670М и 671РТ проектов. Был

ведущим военпредом на одной из серийных лодок и на головной подводной лодке 670М проекта, членом Государственной приемочной комиссии.

В январе 1970 года Э.П. Антошин принимал участие в ликвидации ядерно-радиационной аварии на АПЛ К-320 на заводе «Красное Сормово» (г. Горький), за что был удостоен звания «Ветеран подразделения особого риска».

1974 – 1986 гг. — старший военный представитель — руководитель 843-го ВП МО СССР на заводе «Теплоприбор» (г. Рязань). Руководил подчиненным персоналом по приемке техники и непосредственно производил приемку приборов для систем теплоконтроля ядерных энергетических установок подводных лодок и надводных кораблей.

Эдуард Антошин награжден орденом «Знак Почета», медалью «За боевые заслуги», юбилейной медалью «За доблестный труд».

Природа одарила Эдуарда Петровича многими способностями. Он любил природу, рыбалку. Отпуск чаще проводил, путешествуя на автомобиле по стране. Своими руками построил дачный домик, неплохо фотографировал, а еще он писал стихи. Иногда это были лирические или шуточные поздравления, но более всего его волновала флотская тема. Стихи были опубликованы в газетах «Компас», «Море», альманахе «Морское братство», сборниках «Флотские байки-2», «Давайте познакомимся». Отдельной книжкой изданы стихи под названием «Былое в рифмах». Статьи и проза Эдуарда Антошина были напечатаны в журналах «Фарватер», «Лидер», «Виктория, большой сбор». Он принял участие в 1-й и 2-й Всеукраинской конференции писателей-маринистов, вступил в ряды Союза литераторов России.

С женой, Ильдой Николаевной, Эдуард Петрович прожил более пятидесяти трех лет. Их сын, Андрей, 1960 года рождения — кандидат химических наук.

Эдуард Петрович умер 28 декабря 2012 года дома, в Рязани, на 79-м году жизни.

Эдуарда Петровича Антошина по его воле похоронили в родовом поместье прославленного мореплавателя Василия Михайловича Головнина в селе Красильниково Спасского района Рязанской области.

Это был интеллигент и друг многих выпускников «Голландии», наш Дружище.

* * *

Мы с соседом по лестничной клетке
На рыбалку сбегали от жён,
Взявши удочки, спиннинги, сетки,
Ящик пива, простой закусон.

Ночевали с соседом на сене,
Укрываясь накидкой одной,
Звёзды ярко горели на небе
И совсем не хотелось домой.

Заболел мой сосед, а соседка
Укатила в деревню к родным.
Взял я удочки, спиннинги, сетки,
На рыбалку уехал один.

Не клевало, я рано вернулся,
Ожидал меня дома сюрприз:
Я в квартире с соседом столкнулся,
Был достаточно гол его низ!

Мы расстались с женою без шума.
А сосед-то каков молодец!
А у бывшей, ты только подумай,
От соседа родился малец.

На рыбалку теперь я не езжу:
увлечение моё огород...

* * *

Мой друг мечтал подняться в небо,
А я, покинув отчий дом,
Ушёл служить военным моряком
И в выборе своём разочарован не был.
Случайно встретились через десяток лет.
Летает он, мечтает в космонавты.
Подводник я. Сменившись с вахты,
Хотел бы чаще видеть солнца свет.
И вот он космонавт. Герой. И генерал.
И я, не хвастаясь, чего-то стою:
Атомоходы для Отчизны строю.
Но в звании я от него существенно отстал.
Прошли года. Мы с ним сполна отдали дань,
Служа Отчизне в небе, под водой.
Мы заслужили отдых и покой,
А местом жительства мы выбрали Рязань.
Встречаемся на дачах. После бани
Сидим всё больше за столом.
Беседы разбавляя коньяком,
Разматываем нить воспоминаний.
Посадки жёсткие, крутые перегрузки —
Не раз мой друг всё это испытал.
А я горел и экстренно всплывал.
Похоже, мы играли не в игрушки!
У друга внук уже пилот,
Осваивает небо в лётной школе.
А мой, влюблённый в корабли и в море,
Ушел, как я, служить во флот!

* * *

Друзья мои, спешу сказать вам: «Здрасте!»
Спешу обнять, поговорить.
Иметь друзей такое счастье,
Которым надо дорожить!
В любви всё держится на страсти,
А дружба бескорытием сильна.
Я верю: дружба — это счастье,
Награда высочайшая она!
Мне в жизни нечего бояться:
Не страшен сам девятый вал.
Мои друзья — моё богатство
И мой надёжный капитал!
Мы все у возраста во власти:
Совсем седая голова моя.
Терять друзей — страшной несчастья,
Поверьте мне, не знаю я!
Забудем, к чёрту, про напасти
И соберёмся у огня.
Жить на земле — большое счастье,
Когда вы есть, мои друзья!

Подводнику капитану 2 ранга М.

Грохочут дизеля, жужжат приборы,
От качки начало мутить.
А волны — разгулявшиеся горы,
Подлодку с курса норовят свалить.
Она то носом зарывается в волну,
То оголяет винт — и это неприятно.
От качки бы уйти на глубину,
Утихнет шторм — в надводное обратно.
Цель обозначена: догнать АУТ,
Атаковать авианосец.
Наш командир пока что без заслуг,
Он молод, не орденосец.
Но будет им, уверен экипаж,
Ему задачу выполнить поможем.
Услышал шум винтов акустик наш,
Торпедами — по авианосной наглой роже!
Полярный день придёт на смену ночи,
И лето вдруг заглянет в нашу местность.
Награды морякам — путёвки в Сочи,
А командиру — орден и известность!
Такую я отмечу данность:
Поход закончился успехом.
Минёру нашему в приказе благодарность,
А вот механика назначили флагмехом!

* * *

Когда-то много сил мы отдавали лодкам,
По поводу и без употребляли водку,
На танцы бегали, к молодкам...
Казалось, будет так всегда!
Прошли года, в былые увлечения
Жизнь резкие вчертила измененья:
Теперь частенько ходим мы в кино,
Не водку, а сухое пьём вино.
На танцы? Нет! Играем в домино.
Что ждёт нас в будущем, совсем уж недалёком?
Стакан, наполненный морковным соком,
Сухарик пресный на обед,
А на ноги — верблюжьей шерсти плед.
Часами у окна смотреть в окно,
Как мужики играют в домино,
И вспоминать... А что потом?
Ни капельки вина, прогулки только до окна.
На завтрак и обед кефир,
А вместо ужина — клистир!

*Это было со мной тогда, когда в Рязани
ходил трамвай и я на нём ездил на службу.*

Вхожу в трамвай и вижу диво:
Точёный профиль, стройная нога
И волосы уложены красиво,
Чуть-чуть подведены огромные глаза.

Наряд её был бесконечно смел:
Какое декольте она носила!
Я на неё с восторгом посмотрел,
Она в ответ... мне место уступила!

* * *

От пенсии до пенсии
Живем мы с вами весело,
Хватает нам на хлеб и молоко.
На праздники, бывает,
Икорку покупаем
И каждый день в бутылочках пиво.
С весны до самой осени
В земле на дачах возимся:
Картошка, помидоры, огурцы.
Зимою с разносолами
Крепкие веселые —
Такие мы ребята-молодцы!
Сладостными муками
Игру считают с внуками
Кто вовсе с этим незнаком.
А внуки разыграются,
Все поломать стараются,
Гудит от их присутствия весь дом!
Мы все такие разные,
Но встречи наши праздником
Считали и считаем до сих пор!
А если занеможется,
Друзья спешат к нам с помощью —
Такой у нас негласный уговор!

50-ЛЕТИЮ АВАРИИ «К-19»

Вы аварийно всплыли в океане,
На сотни миль вокруг вода.
Отсек реакторный в тумане,
Большая к вам пришла беда.
Защита вовремя упала,
Решётка опустилась вниз,
Вода из контура хлестала,
В отсек вошёл дозиметрист.
Там радиация взбесилась,
Измерить не хватало шкал.
Растерянность недолго длилась,
По громкой связи командир сказал:
Задача трудная довольно
Корабль от гибели сберечь.
Кто согласится добровольно
Заделать контурную течь?
И добровольцы объявились,
Смертельным оказался риск.
А через год над их могилой
Был установлен обелиск!
Сюда перед походом дальним
Всегда приходят моряки,
Не говорят речей печальных,
Кладут к подножию венки.
Уходят в море по тревоге,
Как будто в настоящий бой,
Неведомы пути-дороги,
Что предстоят им под водой.

Стихи посвящены 10-летию гибели «Курска»

Раздался взрыв, огромной силы взрыв
в отсеке первом субмарины,
Подлодка камнем полетела вниз,
успев остановить нейтронные машины.
В отсеках кормовых людей ещё живых
была надежда на спасенье.
Народ, узнав, молил: спасите их,
ведь не война, а флотские ученья!
Но не спасли и виноватых нет
(большое человеческое горе!),
Погас надежды слабый свет, могилой экипажу стало море.

*Порой мы уходили в море по тревоге,
не известив своих близких. Об этом стих.*

Нас вытолкнули в море по тревоге,
Не объяснив, что, как и почему.
Не смог предупредить,
Ведь ты уже в дороге,
И встретить я тебя,
Конечно, не смогу.

Записку для тебя в дверях оставил,
Ты без меня, пожалуйста, не трусь.
Нет исключения из правил:
Не знаю я, когда вернусь.
Прочтешь записку, постучись к соседям
И дверь открой оставленным ключом.
Мы в гости к белым направляемся медведям
И обязательно на полюсе всплывём!

Сойду на лёд и ось земную
Рукой потрогаю и обойду вокруг.
Шаг в сторону одну, потом в другую...
Куда бы не пошёл, повсюду юг!
Звучит команда «Погружение!»
Задраен люк, спокоен командир,
Подлодка начала движение
В подводный мир, опасный мир...
Когда-нибудь придёт конец тревоге,
Подлодка повернёт на курс «домой»,
Меня ты встретишь на пороге,
Мы в океан любви погрузимся с тобой!

ПОСЛЕДНЕМУ ИЗ ПЕРВОГО НАБОРА

Последний, кто из нас останется живой,
Не поленись и оторвись от печки,
Молитву закажи за упокой
И каждому поставь по свечке.

Покинув храм, не торопись домой,
Взгляни на купола, на голубую высь.
Там души наши обрели покой,
За них ты Богу помолись.

Мы знаем, ты не веришь в чудеса,
Как заново судьбу свою не сложишь.
Поверь, мы здесь, на небесах,
Но наши голоса услышать ты, увы, не сможешь.

Когда тебя встревожит что-то
И ночь ты проведёшь без сна,
Поставь перед собою наше фото,
Налей в бокал чуть-чуть вина.

Расслабься, выпей, будь здоров,
Все будет хорошо, не сомневайся,
А жизнью, главным из земных даров,
Отпущенной тебе по праву, наслаждайся!

СТАРОСТЬ — РАДОСТЬ?

Если вкус забыл вина и водки,
Поработав, ходишь чуть живой,
В голосе твоём брызжання нотки...
Ты, мой друг, уже немолодой!

Если ты огарок, а не свечка,
Пить лекарства и кефир привык,
Хочется пойти и полежать на печке,
Ты обыкновеннейший старик!

Если едешь к морю или в горы,
Запиваешь мясо ты вином сухим,
А о сексе не пустые разговоры...
Оставайся вечно молодым!

ДРУЖИЩЕ

Злой ветер и воет, и свищет,
И слабые рвет паруса.
Стареем, болеем, дружище,
Не те уж у нас телеса.
Бывало, наглажен, начищен
На берег желанный сойдешь...
Да молодость нашу, дружище,
Уже никогда не вернешь.
Все чаще у медиков ищем
Спасенья от боли и бед.
Лекарство мое — дружище,
Цены у которого нет.
Мечтает богатый и нищий
Надежного друга иметь.
Спасибо тебе, дружище,
Спасибо за то, что ты есть.

* * *

Тяжесть лет мои сдавила плечи,
Лоб изрезан сеткою морщин,
Отгорели, отпылали свечи
И погас до времени камин.

Зимними мечтаю вечерами
В дальний путь отправиться пешком
В Севастополь, встретиться с друзьями,
Посетить училище — наш дом.

Спеть в строю про стройный тополь,
Что стоит под небом голубым,
Про любимый город Севастополь,
Ставший навсегда родным!

На Приморском постоять у моря
И послушать, как ворчит прибой...
Чем унять моё большое горе?
Не смогу увидеться с тобой!

* * *

Южный город. Солнце. Зной и нега.
Я мечтаю уж который год:
Навсегда от серых скал и снега
Убежать в прекрасный город тот.
Вот я здесь. Цветут каштаны.
Я купаюсь в речке по утрам.
Отчего мне Севера туманы
Стали часто сниться по ночам?
Не растут там васильки и клевер,
И ромашка тоже не растёт...
Возвращаюсь я на Север,
Где меня подлодка ждёт.

* * *

Нас в Севастополь привели дороги,
Они в училище сошлись.
Как быстро годы пронеслись,
Пора, дружище, подвести итоги.

Учёба, спорт, тревоги и авралы —
В одном строю шагали с веком!
Нам Родина доверила штурвалы
Дизельных, реакторных отсеков!

И выходили в океаны,
И каждый раз — на новые глубины.
Свои менять не собирались планы,
Хоть появились первые седины!

За нас не вдруг решили командиры:
Каюты мы сменили на квартиры.
Твоя судьба — КБ, моя — завод,
Мы там достойно представляли флот.

В надводных кораблях, новейших ПЛА
Наш опыт, труд и вдохновенье...
Мы молодым без всякого сомненья,
Коль есть приказ, передадим дела.

Расстроен ты? Не стоит, друже,
Уходишь не в отставку, а в запас,
А это значит — в грозный час
Ты снова флоту будешь нужен.

ЛЕЙТЕНАНТЫ

На плацу в строю стоят
Лейтенанты молодые,
На плечах у них горят
Звезды золотые.

Радость светится в глазах,
Позади учебы годы,
Ждет их служба на флотах —
Дизеля, атомоходы.

Адмирал, как лунь седой,
Обойдя парадный строй,
Лейтенантам отдал честь
И сказал: «Пора в дорогу!»
Про себя добавил: «С Богом!»

* * *

В наш городок не так легко добраться,
Он на краю земли, и нужно знать,
Придется очень сильно постараться,
Чтобы его на карте отыскать.
Стоит он, крепко вросший в скалы,
На всех дождях, на всех ветрах,
Неделями скрывается в туманы
И девять месяцев купается в снегах.
Отсюда мы выходим в океаны
Под флагом Родины — большая честь!
От посягательств и гостей незваных
Страну любимую беречь.

* * *

Сколько отдано морю и дней, и ночей;
Сколько было тревог и событий.
Было много дорог в жизни флотской моей
И не счесть погружений и всплытий.
И случалось, порой ты не знала, что я
Через день ухожу в автономку.
Ты подолгу стояла, застыв у окна,
Мне удачи желала вдогонку.

* * *

Поезд тронулся, ты на перроне,
Одиноким прекрасный цветок.
От волнения в душном вагоне
Я на верхнюю полку прилёт.
Снилась мне наша первая встреча,
Звуки музыки, актовый зал.
Твои хрупкие девичьи плечи
Осторожно я обнимал.
Я проснулся. Прохлада ночная.
От неё улетучился сон.
Ждёт далёкий меня гарнизон
И нелёгкая служба морская.
Мне ещё предстоит научиться
Жить в разлуке, вдали от тебя...
Там, в заснеженной Западной Лице,
Ждут меня боевые друзья.
Бухта. Скалы. Подводные лодки
Чутко дремлют на тёмной воде.
Завтра в море, но грустные нотки
Ты в моём не услышишь письме.

* * *

Под водой на большой глубине
Днем без солнца, а ночью без звезд...
Закрываю глаза, прилетает ко мне
Птица милая — певчий дрозд.
Как сумел, как добрался сюда
Через толщу воды и закрытые люки?
Прочный корпус сжимает морская вода,
Как чужие недобрые руки.
Он из леса с собою принес
Тонкий запах осин и берез.
Я к нему протягиваю руки...
Тревоги боевой меня подняли звуки.

* * *

Всплывает ночью лодка в океане,
На много миль вокруг одна вода.
Наш берег где-то там, в густом тумане,
О нём не забываем никогда.
Сияние луны и звёзд мерцанье,
Курящий в рубке топчется народ.
Мы ожидаем с берегом свиданья;
Кто не моряк, тот это не поймёт.
В кают-компании поёт гитара
О скором возвращении домой.
По осени ушли вокруг земного шара,
А возвратимся только раннею весной.
Придя на базу, отдохнём и снова
Уйдём в моря глубины бороздить.
Всё потому, что дали себе слово
На субмаринах Родине служить.

* * *

Мы уходим надолго, но вернёмся назад
В эти вечно холодные, хмурые скалы,
Когда лето оденет их в яркий наряд
И горячее солнце согреет причалы.
В прочном корпусе время иначе течёт,
Да и жизнь в нём идёт, ну, не так, по-другому.
Субмарину турбина толкает вперёд,
В океан, лишь потом только — к дому!
В полумраке центральный отсек. Тишина.
Штурман молча склонился над картой.
Мы заходим в район, где возможна война,
Мы готовы. Не зря нас учили за партой!
Третий месяц в Атлантике службу несём,
Механизмы устали, устали и люди.
Командир объявил, что мы скоро всплывём
И на базу родную прибудем!
Рёв тифона, залива зеркальная гладь,
Корпус лодки коснулся причала.
Семьи наши цветами нас вышли встречать —
И в зелёном наряде весёлые скалы.

* * *

Новый год, мой друг, не за горами.
От него уже исходит свет.
Я пытаюсь отыскать ответ:
«Что же завтра будет с нами?»

Старые проблемы — неужели
Никуда от них не скрыться?
Вновь и вновь над ними биться,
Как в окно уставшие метели.

Обнаружив новые морщины,
Всё острее возраст ощущая,
Сам себя в себе не узнавая,
Не искать тому причины!

Тут на ум приходит мысль простая:
Всё и вся воспринимать с улыбкой,
Устоять на почве жизни зыбкой!
Жизнь одна, а будет ли другая?!

* * *

Печали, радости бесследно не уходят,
Пока мы живы, в нас они живут.
И как вино, что в бочке долго бродит,
Воспоминания покоя не дают!

Совсем недавно будущее флота
Держали мы в руках своих;
Теперь другие в нас живут заботы,
Ведь мы живём в условиях других!

Мы все ещё способны и творим,
Идей у нас полно толковых,
Верны пристрастиям, друзьям своим
И осторожнее друзей приобретаем новых!

* * *

Сами мы дороги выбираем.
Став военным, редко дома спим.
Выйдя в море, лодку погружаем
В теплое течение Гольфстрим.
Жены, дети... И весна, и лето —
Все уходит вдруг на задний план.
Вспыхнула прощальная ракета;
Впереди суровый океан.
Мрак глубин и жизнь в тревоге
День, неделя, месяц, три.
В море курс — не на земле дороги,
И с него нам нелегко сойти!

* * *

Не молод я. Прожил немало лет,
Но сердце и душа не зачерствели.
Волнуют кровь апрельские капли,
Черемух и сиреней майский цвет.
Не молод я. Болезнями раним,
И с вредными привычками расстался.
За славой никогда не гнался,
Ловил удачу, ею был любим.
Не молод я. На жизненном пути
Людей хороших встретил я немало.
Корысти, зависти в меня не впилося жало,
От крупных неудач мне удалось уйти.
Не молод я. И, подводя итоги,
Горжусь друзьями и своей женой.
Грехи мои останутся со мной.
А я с проторенной уж не сверну дороги.

* * *

Мне семьдесят пять!
Года-страницы
Я не спеша перелистал.
Передо мною вновь
Промчались чередой
События и лица.
Я помню их, как первую любовь.
Мне не о чем жалеть,
Но было, чем гордиться.
Мне на друзей везло, хотя немного их.
Всему хорошему старался я учиться,
Всё доброе перенимать у них.
Я слышал: никому не удавалось
Свою переписать судьбу.
Хотел бы знать? Пожалуй, не хочу!
А сколько мне, по времени, осталось...

ТОСТ

Триста лет дорогой боевою
Идет Российский славный флот!
Мы были с ним одной судьбою —
Он в сердце каждого живет!
А ныне корабли без нас в дозоре,
Там службу правит молодежь.
И мы уверены, что в море
Их голыми руками не возьмешь!
В отставке мы, нас шторм не беспокоит,
На воду смотрим из окна.
А там, в морях, сердито ветер воет,
Крутая на корабль идет волна.
Гроза морей глубины носом роет
И от врагов не прячется она...
За тех, кто в море! — выпьем, братцы, стоя,
Им достается там сполна!
Петр Первый, флот в России строя,
Мечтал, заглядывал вперед...
И за него мы выпьем, братцы, стоя.
Он будет вечным, наш Российский Флот!

ФЛОТСКИЕ БЫЛИ





«ЗА ТЕХ, КТО В МОРЕ»*

Кают-компания во все времена была местом общения офицеров корабля по служебным и товарищеским проблемам. Из-за отсутствия таковой в Национальном университете кораблестроения имени адмирала С.О. Макарова как-то незаметно для нас люди, служившие на флоте или причастные к флоту, иногда в обед, да и в другое время собирались в кабинете бывшего меха-подводника для общения, а иногда и на «рюмку чая». Рюмка была мизерной, она служила не для захмеления, а была символом единения флотских душ. Состав компаний был переменным, все зависело от свободного времени. Ректорат знал или догадывался об этих посиделках, а так как флотские никогда под градусом в университете не появлялись, относился к этому снисходительно, несмотря на строгий запрет.

В начале девяностых годов к нам забрел «на огонек» почетный гражданин города Николаев, капитан яхты «Икар» Борис Немиров, первым в СССР осуществивший в 1987–88 гг. свою мечту — спроектировать, построить яхту и обогнуть на ней земной шар, непременно вокруг мыса Горн, через «ревущие сороковые». Участники дальних шлюпочных походов военно-морской кафедры многие годы были с ним в дружеских отношениях, поэтому встретили с распростертыми объятиями, ведь ему, хоть он и не носил золотую серьгу в левом ухе, было положено получить безвозмездно рюмку рома в любой таверне мира — такова традиция парусного флота. Вот он-то и задал тогда вопрос: «Откуда пошла традиция на нашем флоте пить третью рюмку под тост «За тех, кто в море?»».

Мариманы, десятки лет отслужившие на флоте, примолкли. Вопрос повис в воздухе. Борис, выдержав несколько мгновений, сказал, что этим вопросом он задался, когда яхта счастливо миновала мыс Горн. В его книге «На «Икаре» вокруг света» это собы-

* Пунктуация выдержек из подлинников сохранена.

тие описано так: «Мыс приветствовали. Построились на палубе. Шапки долой. Приспустили флаг. Трижды салютнули зелеными ракетами и монетку нашенскую бросили в пучину вод. Придем еще сюда. Потом до вечера сидел в кокпите». Придя к нам, он тогда сказал: «На любой вид спиртного на яхте наложил запрет. Но миновав Горн, подумал, может, кто-то выпьет за нас — тех, кто в море. И стало как-то теплей на душе от этого тоста. Тогда и задумался я над вопросом: «Когда возник этот тост?».

Озадаченные Немировым, мы недоуменно смотрели друг на друга. Вадим Удовиченко, капитан 2 ранга в отставке, служивший на АПЛ «К-69», вспомнил кусок популярного на флоте стихотворения:

*«Когда мы все с друзьями в сборе,
То самый первый лучший тост
У нас такой: «За тех, кто в море!»*

Но это нарушало традиционное место тоста. Он должен быть третьим. Другие вспомнили «Я пью до дна за тех, кто в море» А. Макаревича. Но и это не было ответом на поставленный Борисом вопрос. Все уставились на владельца «кают-компании». Бумагу марашешь? Пришлось начать поиск.

Начинал с «преданий старины глубокой», ведь много лет собираю для библиотеки и музея университета старинные книги по истории флота. В фонде около 300 томов книг и более 500 томов журнала «Морской сборник» до 1917 года.

Книга «Устав морской и всем, что касается доброму управлению в бытность флота в море», СПб, 1780 год (шестое тиснение), ответа на этот вопрос не дала, но на тему пьянства содержит несколько поучительных статей:

— «Когда кто при молитве пьян явится, и через оное пьянство другим соблазие учинит, тогда оной, ежели офицер, имеет в первые и вдругоряд арестом у профоса наказан, а в третье на несколько времени от службы отставлен, и рядовым учинен быть; а рядовой, который в таком же образе обращается, имеет бит кошками»;

— «Никто да не дерзает ни какого табаку и горячего вина и прочих заповетных питей, для продажи на корабль привозить, под потеряннем всего того без повороту, и сверх наказанием по обстоятельству, по важности вины смотря»;

– «Кто на вахту придет пьян. Ежели кто шумен придет на вахту, тот имеет быть наказан по сему: ежели офицер, то за первый раз вычетом на один месяц жалования, за другой на два, за третий отнятием чина на время или вовсе, по рассмотрению дела; а ежели рядовой, тот будет наказан биением у машты»;

– «Глава третья определяет: «По сколько чего на месяц человеку». Провиант раздавать будет морским слушателям каждому человеку на месяц, в который почитается двадцать восемь дней. Из хмельного положено было выдать пива 7 ведер, вина 16 чарок». Пива раздавали по 2 кружки в день, а вина по одной чарке в воскресенье, среду, пятницу и субботу.

К сожалению, мудрый царь Петр I ни словом не обмолвился о тостах.

«Регламент благочестивейшего государя Петра Великого Отца Отечества Императора и Самодержца Всероссийского, о управлении Адмиралтейства и Верфи и о должностях Коллегии Адмиралтейской и прочих всех чинов при Адмиралтействе обретающихся», СПб, 1780 г. (пятое тиснение), примерно повторил «Устав Морской» в части выдачи спиртного и наказания.

Когда позволяло время, были просмотрены книги А. Боголюбова, А. Висковатого, И. Черкасова, С. Елагина, В. Бергмана, Д. Мертвого, А. Долгова, Л. Веселаго и других. Увы, результат тот же.

Из современных книг, естественно, были еще раз перечитаны имеемые под рукой книги В. Дыгало «Откуда и что на флоте пошло. Флот государства Российского» и официальное издание Министерства обороны СССР «Военно-морской протокол и церемониал», 1979 года. Книги В. Дыгало и типовой «церемониал» питейный вопрос обошли вниманием.

Как-то на даче в селе Парутино, расположенном на месте древнегреческого полиса Ольвия, собралась институтская компания, приехавшая на четырех машинах порыбачить со льда Днепробугского лимана. У кого не клевало, собирались у лунки с фонарем и для сугреву выпивали из серебряной рюмочки по чуть-чуть. Лед все же. При третьей сходке под тост «За тех, кто в море», начитавшись книг о древних ольвиополитах, высказал предположение, что в основе этого тоста лежит утверждение древнегреческого философа Анахарсиса Скифского: «Люди делятся на три категории: живых, мертвых и тех, кто плавает в море». Возможно, греки пили вино в память о тех, кто был в море. Тост мог быть

и не третьим. Один из знатоков заявил, что скифы за пьянство и отказ от скифских обычаев его убили. Почесав «репку», решили: пусть это будет одной из версий.

Некоторое прояснение появилось, когда ко мне пришел выпускник НКИ начала 80-х годов Игорь Кисаров. Когда-то ему на военно-морской кафедре было поручено написать реферат о командире брига «Меркурий» капитан-лейтенанте А. И. Казарском. Что и было им выполнено. Оказалось, он многие годы, увлекшись этой темой, продолжал работать, собирая по архивам материал для своей книги о бригае и его командире. В 2012 году книга вышла в свет у нас в г. Николаев. Глубоко верующий человек назвал книгу своеобразно: «Казарский. Память его из рода в род, на вечные времена». В этой книге в разделе «Черноморцы первой половины XIX века» я нашел рассказ о кают-компанейских тостах того периода. Игорь сослался на редкую книгу «Русские флотские офицеры начала XIX», изданную в Филадельфии, США. Электронной почтой он тут же переслал её мне. Автор старший лейтенант Д. И. Федоров-Уайт был из числа офицеров флота, ушедших в гражданскую войну в Бизерту, а позже обосновавшихся в США. Это летопись того периода, написанная на основе подлинных документов. Там сотни фамилий офицеров флота, описывается быт флота, судьбы людей, флотских организаций и отдельных кораблей, обучение будущих морских служащих.

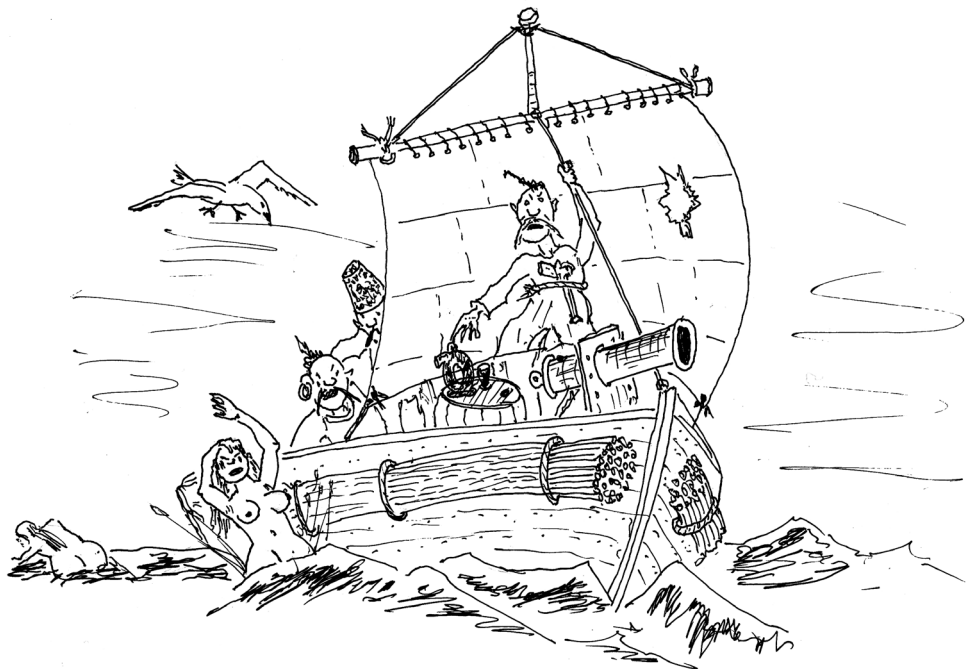
В ней, ссылаясь на книгу «Воспоминания декабриста» (СПб, 1882, стр. 129, 150, 153) офицера Беляева, служившего на «Св. Петре», Федоров-Уайт пишет: «Обычно тосты пились портвейном, в торжественных случаях в кают-компаниях пили шампанское. По-видимому, некоторые тосты были традиционными. В кают-компаниях того времени пили тосты, которые предлагал сам адмирал, первым был добрый путь, затем присутствующие и отсутствующие друзья ... затем здоровье глаз ... пленивших нас; здоровье того, кто любит кого». Получается, что во времена адмирала С. К. Грейга нашего тоста не было. Вопрос не прояснился.

Очаковские рыбаки, узнав об этом поиске, выдвинули свою версию-анекдот: «Казаки, немного пограбив турок в их Анатолии, возвращались на чайках домой, нагруженные добычей, прихватив с собой турчанок, так, на всякий случай. Атаман, не желая подставлять свою «эскадру» под пушки очаковских турок, провел «чайки» через промоину в Тендровской косе мимо Белых кучугур

и острова Долгий в Ягорлыцкий залив Кинбургской косы. Далее казакам предстояло волоком преодолеть пески косы и сбросить «чайки» в Днепровский лиман. Атаман понимал, что, увидев в лодках турчанок, жены истолкуют все «неправильно». Скрипя зубами и скрепя сердце, он принял «разинское» решение — турчанок за борт. Вот почему Ягорлыцкий залив до недавнего времени был поставщиком прекрасных устриц и мидий. Дома после раздачи подарков казаки сели за стол. Приняв пару чарок горилки, вспоминая молодых и страстных турчанок, атаман философски смотрел на хлопотавшую вокруг стола Мотрю. Из келиха тут же налил чарку оковытой и, смахнув оселедцем скупую слезу, поднял тост: «Хлопці! Давайте вип'ємо за тих, хто в морі!» Хлопцы, поняв намек, крикнули «Любо» и, не чокаясь, выпили по третьей». Тоже народная версия.

В конечном итоге помог Интернет. Там нашли:

«Выражение стало популярным после постановки пьесы «За тех, кто в море!» (1945) советского драматурга Бориса Андреевича Лавренева (1891–1956). Используется как формула тоста,



призыв помнить друзей, находящихся далеко, в сложных обстоятельствах, выполняющих некое важное дело (шутка)». А раз шутка, то это тоже одна из версий. Нужно двигаться дальше.

Помня, что этот поиск завершить одному сложно, заранее к нему подключил несколько сотрудников университета, в том числе и электронного читального зала библиотеки. И это дало свои плоды. Библиотека принесла мне распечатки с нескольких сайтов, которые и разъяснили истоки тоста.

«Впервые этот тост прозвучал на борту 58-пушечного корабля «Крепость» из уст русского адмирала Ф.А. Головина после очередного морского сражения, в котором русский флот понес ощутимые потери. Звучал тост так: «За тех, кто остался в море». По прошествии некоторого времени он был преобразован в тост «За тех, кто в море» (умница философ Анахарсис Скифский). Почему же тост обязательно третий? В Российском флоте в тот период принято было выпивать третий тост так: «За упокой», поэтому морской вариант тоста по праву занял третье место.

Когда питье происходило в присутствии дам, то четвертый тост всегда был за «присутствующих королев», при этом добавляли корректно, что дам много, а настоящих королев всегда мало, и только у моряка есть своя самая любимая королева. Русские моряки никогда не пили тост просто за дам, что любили делать армейцы. В кают-компаниях кораблей всех европейских стран, включая Россию, был установлен ритуал передачи бутылки с вином. Каждый наливал себе сам. Бутылка за столом передавалась из рук в руки обязательно против солнца. За нарушение этого правила виновника дружески наказывали».

Рассказать об этом небольшом поиске Борису Немирову мы не можем. Несколько лет назад мы его проводили в город Архангельск, где его дочь командовала большим сухогрузом. Оттуда Борис писал пространные письма. Они всегда заканчивались одной фразой: «Я вспоминаю «рюмку чая» в кабинете 457». Писались письма по нескольку дней и были пронизаны тревогой за судьбу яхты. Ранее её хотели поставить в университете на постамент, но в настоящее время она на капитальном ремонте с переделкой под научно-исследовательское судно для испытаний необитаемых подводных аппаратов, создаваемых в университете.

К сожалению, 22 октября 2013 года Почетного гражданина г. Николаев, Заслуженного мастера спорта по парусному спорту,

кругосветчика — капитана яхты «Икар», доцента кафедры конструкции корпуса корабля НКИ–НУК Бориса Степановича Немирова не стало. В память о нем в городе проводится крупная регата. Конечно, когда-то его яхта станет на пьедестал в старейшем на юге страны николаевском Яхт-клубе, на чем настаивают городские власти, или в центральном дворике университета, что наиболее вероятно. Ведь когда-то Борис издалека пешком пришел в НКИ.

ИСТОРИЯ ОДНОЙ ФЛОТСКОЙ ФОТОГРАФИИ

Копаясь в сетях «мировой паутины», мы случайно наткнулись на знакомую фотографию Николаевского адмиралтейства (в настоящее время завод им. 61 коммунара) с броненосцем первого десятилетия XX века, который находился там в стадии достройки. Она сопровождалась жаркой полемикой на тему, что есть что. Один с настойчивостью утверждал, что это «Потемкин-Таврический», другие — что это «Иоанн Златоуст», хотя он севастопольской постройки.



7-й эллинг Николаевского адмиралтейства и броненосец «Евстафий»
на достройке

Хочу обе стороны познакомить с историей этой и других фотографий из фотоальбома 1903–1912 годов капитана 3 ранга Штернберга Теодора Карловича, флотского артиллериста, закончившего службу в военной приемке судостроительного завода.

Его дед, полковник корпуса корабельных инженеров Коссов Александр Леонидович оставил в наследство потомкам свой фотоальбом. Николаевские архивы свидетельствуют, что А.Л. Коссов начинал свою деятельность на николаевских верфях, служил строителем по достройке броненосцев, а затем наблюдающим по линейным кораблям «Императрица Мария», «Александр III». Сохранилось много приказов по Морскому ведомству о его назначениях на различные должности. В журнале «Морской сборник», №5, 1904 г., том СССХХІІІ, на стр. 21 в официальном разделе «Высочайшія награды» есть список награжденных по Николаевскому порту, где среди прочих значится: «...исправляющему должность завѣдывающаго общей чертежной, корпуса корабельныхъ инженеровъ старшему помощнику судостроителя Коссову — орд. Св. Анны 3-й степ.». Увлекался автомобилями, фотографией, путешествиями. Он первым из николаевцев приобрел



Вид города и дома главного инженера завода «Наваль» Юреньева с водонапорной башни Шухова

автомобиль и, как пан Козлевич на своей «антилопе Гну», пугал кур и старушек на улицах Николаева. В нашем доме в начале 70-х годов жила старушка, которая помнила, как он в кожаном шлеме и крагах вызывал восторг у юных гимназисток. Уж очень им хотелось покататься. К сожалению, итог его жизни был печален. В период революционных событий он был расстрелян мятежными матросами вместе с другими офицерами. Вероятнее всего, это происходило в Кронштадте.

Альбом сохранился до сих пор, как и коробка со своеобразными стереочками, позволяющими видеть николаевский яхт-клуб тех времен и царскую пристань в объемном виде.

Альбом попал мне в руки, когда мы в 70-х годах XX века воссоздавали в Николаевском кораблестроительном институте музей адмирала С. О. Макарова. Часть фотографий была помещена

(копии) в экспозицию. А когда в помещении музея снималась программа ТВ «Встреча с юнгой Юрой», тележурналист Ю. Трегубов отснял фото с достройкой броненосца, а кто-то из корреспондентов газеты «Южная правда» в середине 70-х годов поместил в ней это фото.

И тут в газете по поводу броненосца начался «первый акт марлезонского балета». Повторно он возник уже в 2008 году в интернете на сайте «Николаевский базар», с всё теми же домыслами. Но проблема для нас была решена сразу же после размещения фото в экспозиции нашего музея.

Работе музея адмирала С. О. Макарова и Николаевского музея судостроения и флота способствовали три



Одна из башен светового телеграфа флота. Не сохранилась. Единственная башня, которая сохранилась, находится в селе Парутино (40 км от Николаева) на территории Национального историко-археологического заповедника «Ольвия», в башне размещен музей



Водонапорная башня инженера Шухова. Сохраняется как памятник инженерной мысли

наших выпускника Володя Заблочный (теперь капитан 1 ранга в запасе), Володя Левицкий (сейчас руководитель морской транспортной компании) и Саша Бадякин (завод «Залив», Керчь), крупные историки флота России и Советского Союза, обладатели колоссальной коллекции фотографий кораблей в различные периоды их жизни, авторы ряда книг по истории кораблей различных проектов, часто размещаемых в серии «Морская коллекция» и др. После тщательного исследования архитектурных особенностей достраиваемого корабля они установили, что это броненосец «Евстафий». Не близнец, а брат «Потемкина». С ними в печати согласилась флотская общественность. Профессор НКИ Бугаенко Борис Андреевич с помощью компьютера объединил две фотографии броненосца, снятые с двух точек, в единую фотографию-панораму, которую автор передал в экспозицию музея судостроения и флота Николаева. Там её можно увидеть и сейчас в экспозиции.

В альбоме находятся фотоснимки г. Николаев того периода, сделанные в разных его точках. Многие фото сделаны с водонапорной башни инженера Шухова или с веранды директора завода «Наваль» Б.А. Юреньева. К сожалению, качество этих старых



Вид на центр города.
На переднем плане курган, срыт перед войной

фото желает лучшего, но они представляют определенный интерес для николаевцев.

Ведь на них с высоты птичьего полета (с башни Шухова) снят наш город, где рядом с Адмиральской был скифский курган, видна церковь, находившаяся на пересечении современных улиц Ленина и Пушкинской. Становится как-то не по себе, когда смотришь на фото, где на мощенной булыжником площади видны тени фотографа и его спутника.

Умиляют фигуры двух монашек, идущих по пустырю к дому Юреньева и водонапорной башне, снимок сделан с места, где сейчас находится детская больница. Больше никаких построек, даже сарайчиков.

В альбоме есть фото Севастополя (Корабельная сторона), Ялты, пейзажи северо-запада России.

Фотографии альбома требуют компьютерно-цифровой обработки. И тогда, с разрешения вдовы Теодора Карловича, их нужно будет показать общественности города.

ЯКОРЬ

В Национальном университете кораблестроения проходила конференция, посвященная 90-летию образования экспедиции подводных работ особого назначения — знаменитого ЭПРОНа. Это он искал английское золото «Принца» под Балаклавой, а затем поднимал многие десятки судов на всех морях Союза.

Конференция организовывалась по инициативе бывшего начальника аварийно-спасательной службы Черноморского флота капитана 1 ранга Жбанова Александра Васильевича. В настоящее время он руководит дельфинарием в Артиллерийской бухте Севастополя. На конференцию помимо преподавателей и студентов ВУЗа мы пригласили бывших и настоящих водолазов — членов знаменитого водолазного клуба «Садко» г. Николаев. Это их стараниями у музея судостроения и флота города создана открытая площадка, где размещены орудия с эсминца «Фрунзе», монитора «Ударный», погибших в годы войны, морское оружие, якоря старинных кораблей. Все это и не только это было поднято



из глубин моря садковцами. Их находки стали экспонатами многих морских музеев, в том числе и музея адмирала С. О. Макарова при университете.

В ходе конференции один из её участников Андрей Шинкаренко, директор одного из предприятий города, поднял вопрос о строительстве в Николаеве ряда плавучих доков в начале прошлого века, в том числе и дока водоизмещением 30 000 тонн. Он предназначался для докования линейных кораблей типа «Императрица Мария», постройки тоже наших заводов. Рассказал о судьбе этого дока, о руководителе подъема дока, выпускнике НКИ И. Н. Друкере. В начале войны док был выведен из строя и затоплен работниками завода на фарватере в районе Дидова Хата. Немцы трижды за время оккупации пытались поднять док, приглашали даже голландских специалистов. Но — увы! Они, отступая, подорвали затопленный док. После длительной подготовки, разработки уникального проекта подъема дока он был поднят 17 октября 1947 года силами николаевского 145 АСО. Так как док был сильно поврежден взрывами, из пяти понтонов дока восстановили два. В итоге получился док-коротышка водоизмещением 10 000 тонн. Позже к нему присоединили еще два вновь построенных понтона. Водоизмещение возросло до 18 000 тонн. Так он эксплуатировался до недавнего времени. На эту тему А. Шинкаренко в 2010 году подготовил статью, но почему-то ее не опубликовал. А в ней открывалась еще одна небольшая страничка истории г. Николаев. Привожу часть статьи Андрея и отвечу на поднятый в ней николаевцами вопрос.

«В канун Рождества 2010 года на форуме «Скамейка» сайта «Николаевский базар» был задан вопрос:

— *Хочу спросить у знатоков. Многие видели этот якорь. А мне интересно, почему у него такая необычная конструкция? Один очень молодой моряк сказал, что «у них в мореходке такие якоря не изучают». Мы призадумались. Такой формы якорь, он для чего? И еще! Что про этот якорь известно в историческом аспекте? Где стоял раньше? На каком судне, ну и т. д.*

Якорь этот знаком многим николаевцам и автомобилистам, проезжающим через наш город со стороны Одессы. Расположен он на развилке у Варваровского моста. Вопрос оказался на первый взгляд простым. Однако, пересмотрев несколько специальных книг и Интернет-сайтов, выяснил, что якорь этот довольно специфичен. В словаре морских терминов нашел:

«К однорогим Якорям относятся доковый и ледовый. Довковый Якорь служит для долговременного закрепления плавучих доков и земснарядов (коэффициент держащей силы 10–12), ледовый Якорь закрепляют за край полыньи при стоянке судна во льдах. Его масса не превышает 150–180 кг, а держащая сила определяется в основном прочностью льда и лапы Якоря».

Но размер и вес нашего якоря маленькими не назовешь, поэтому версия с ледовым якорем отпала сама собой. А вот доковый — это вполне вероятно...»

В середине 70-х годов XX века завод им. 61 коммунара готовился к началу строительства новых океанских аварийно-спасательных судов типа «Эльбрус» проекта 537 длиной 175 м. Их затем построили два — «Эльбрус» и «Алагес». С распадом Союза эти чудо-суда, не выслужившие положенного срока эксплуатации, да и не только они, были проданы на металлолом в 1998 году.

Для их постройки нужно было удлинять станпель, поэтому стали очищать и углублять дно Ингула в районе новостройки. Со дна было извлечено большое количество металлолома, его грузили на железнодорожные платформы для вывоза. Попадался и утопленный когда-то инструмент. Эти раритеты стали экспонатами музеев города.

Военно-морская кафедра Николаевского кораблестроительного института имени С.О. Макарова для подготовки будущих офицеров запаса флота широко использовала возможности заводов города. В частности для студентов 3-го курса, проходящих военно-морскую подготовку, организовывались занятия непосредственно на больших противолодочных кораблях проекта 61.

В период проведения этих занятий автор и обнаружил на платформе с металлоломом два якоря. Один из них был адмиралтейским якорем весом около 1,25 тонны, а другой ему был неизвестен, он был однорогим. Маленький паровозик уже пыхтел у платформ, поэтому срочно побежал в музей завода к его основателю флотскому полковнику в отставке Акиму Лазаревичу Журавлю. Был он из николаевских беспризорников, жил, как он говорил, одно время в ящике со статуей адмирала А.С. Грейга. Выучился. Стал известным николаевским краеведом, серьезно занимался историей построенных в городе кораблей. Большая доля его заслуг была в том, что он вместе с другими отстаивал

от разрушения дом главного командира Черноморского флота, в котором сейчас музей судостроения и флота — визитка нашего города. На мой вопрос — что это за «рогатина», — он спросил: «Где ты его видел?». И мы тут же спустились к стапелю, а от него поднялись к главному инженеру завода. Вывоз металлолома был остановлен, якоря выгружены. Позже, когда открывался магазин «Океан» на проспекте Мира, эти якоря были установлены около него, а затем однорогий якорь поставили за Варваровским мостом. Судьба адмиралтейского якоря мне неизвестна.

Однорогий якорь использовался заводчанами как якорь-задержник при спуске крупных кораблей со стапеля, уменьшая выбег спускаемого корабля. Видимо, однажды трос лопнул (а на якоре был кусок изъеденного ржавчиной огона или скобы троса), и якорь на дне дожидался своего часа — стать памятным знаком у въезда в город. Якорь сейчас завален покрывками и иным хламом при создании блок-поста. Останется он на месте после его ликвидации — вопрос.

ХРАМ НИКОЛАЯ ЧУДОТВОРЦА, ПОСВЯЩЕННЫЙ ВСЕМ ПОГИБШИМ НА МОРЕ

Не устояв под напором бывших студентов Николаевского кораблестроительного института имени адмирала С.О. Макарова 70-х годов, написал тоненькую книжечку флотских рассказов. Суть этих рассказов ранее часто озвучивалась у костров в дальних походах на шестивесельных ялах студентов института. А так как походы были длительными, до тридцати суток, то и посиделок у костров было достаточно много, приходилось вместо телевизора чем-то занять юных мореходов.

В 1995 году закрыли военно-морскую кафедру, прекратила существование гребно-парусная секция, действовавшая многие десятки лет. Какое-то время шлюпочники собирались у своего эллинга, затем институт продал 10-ти весельные катера, а моя шлюпка и сейчас догнивает на берегу.

На одной из встреч бывших шлюпочников, ставших к тому времени большими людьми, и возникла у них идея заставить меня опубликовать эти устные рассказы. Книжку назвал «Флотские байки».

Первый проректор по учебным вопросам взялся привести набранные на ПЭВМ тексты в удобоваримый для издания формат. Шлифовалась книжка вновь созданным издательством el Talisman, как и последующие четыре книги. Поиски типографии в 2007 году вывели меня на мастерскую печатной репрографии в центре города. Вот там я случайно увидел на мониторе храм поразительной архитектуры, посвященный всем морякам, погибшим на море. Выяснил, что он возведен где-то на южном берегу Крыма.

Многочисленные поездки по делам в Севастополь и Феодосию, опросы местных «туземцев» привели к тому, что в Севастополе показывали рукой на восток, а в Феодосии на запад. Никакой конкретики. И только в 2013 году, отдыхая в санатории Ялты, удалось узнать, что этот храм где-то за Алуштой.

При первой возможности, оседлав маршрутку, поехал в Алушту, руководствуясь принципом — «Упрямся-разберемся». В Алушке сплошной ливень, но в кассе автовокзала обнадежили и после «совета в Филях» заявили, что храм за селом Малореченское километров тридцать за Алуштой.

Чтобы не мокнуть, вернулся в Ялту. Утром, не позавтракав, уехал в Алушку, далее на другой маршрутке в Малореченское. Погода чудесная, на небе ни облачка. На одном из изгибов горного серпантина вдаль на высоком берегу увидел храм Николая Чудотворца. Он был освещен солнцем. Тут бы сделать снимок, но водитель не остановил на подъеме машину. Маршрутка тормознула прямо у храма; запрокинув голову, я смотрел на это чудо архитектуры высотой метров 60–70. Удивляла кажущаяся невесомость. Необычность архитектуры и воздушность здания, стоящего на подворье, сделанном в виде палубы корабля с леерами, цепями, поражала.

В стенах здания круглые окна, они напоминали иллюминаторы. По высоте храм можно условно разделить на четыре яруса и шпиль с золоченым равносторонним крестом. На среднем ярусе огромное мозаичное панно в виде креста. Оказалось, что таких панно четыре с разных сторон, посвящены они разным святым.

Храм многофункционален. Под ним в цоколе расположен музей морских катастроф, вход в который находится со стороны моря. Над мозаичным панно находится звонница, а над ней решетчатый шар темного цвета, являющийся маяком. Шпиль выше шара заканчивается крестом.



Оторвавшись от созерцания этого чуда архитектуры, спросил охрану: «Как попасть в музей?». Ответ ошарашил. Музей закрыт на реконструкцию, руководители через 20 минут уезжают на поезд в Симферополь. Нашел их и сказал, что десять минут до их отъезда мои. Молодые люди смиростивились, когда вручил им написанную с напарником «Книгу памяти подводников Николаева и области, погибших в XX веке». За десять минут пробежал по всем залам-подвалам, сделал десяток снимков, не выбирая ракурса.

Каждый зал посвящен одной из морских катастроф: «Лузитания», «Титаник», «Густоф», «Армения», «Нахимов» и другие. К сожалению, залы однообразны, нет изюминки. Все они с помощью цементного раствора изображают морское дно с элементами в большей части современных флотских предметов из оборудования кораблей и кусков сетей. Видимо, поэтому музей и закрыли на реконструкцию.

Выйдя из музея, обошел подпорную стенку перед храмом. Её можно назвать «Стеной памяти», так как на ней висят таблички в память о погибших кораблях, судах и людях. Табличек пока немного, их устанавливают экипажи и друзья погибших. Руководители музея сказали, что стена доступна всем, кто желает почтить память о погибших на море. На площадке собрана большая коллекция якорей разных эпох и народов.

Внутри храма мраморный пол с розой ветров и дельфинами. Роспись храма великолепна. В церковной лавке мне сообщили, что когда закладывался храм, к берегу подошла стая дельфинов. Хотя это храм, но попадаешь как в прекрасный музей, пронизанный флотским духом. У входа висит табличка, что церковь освящена 15 мая 2007 года.

Поставил свечи своим друзьям и однокашникам по Высшему военно-морскому инженерному училищу подводного плавания (в народе «Голландия»). Я не пожалел ни о времени, ни о деньгах, затраченных на дорогу, ведь увидел мечту.

О ВОЙНЕ И ЛЫСОЙ ГОРЕ

Начало войны застало нашу семью на родине моей мамы в Петровск-Забайкальске — городе, где когда-то тянули каторжную лямку декабристы. Мы там проводили отпуск. Над рекой Уса стоял бревенчатый частный двухэтажный дом моей бабушки

Анны Тимофеевны и деда Владимира Августовича Добровольских. А на реке я впервые приобщился к рыбалке, накалывая каких-то рыбешек вилкой и выуживая усацей на удочку. Срочно вернулись домой в Иркутск. Вскоре отец Витольд Францевич ушел в армию, став маленькой крупницей тех сибирских дивизий, которые зимой 1941 года пришли под Москву. Мама Любовь Владимировна — учительница младших классов была направлена на переквалификацию и стала работать медсестрой в госпитале, появлялась дома два-три раза в неделю, чтобы приготовить нам еду и сделать что-то по дому.

Жить становилось все труднее и труднее. Сразу опустели магазины, на полках лежали только крабовые консервы, а потом и они исчезли. Ввели карточки на продукты и прочее. Начался в городе голод.

Недавно молодой человек не поверил мне, что в Сибири был голод. Был, начиная с зимы 1942 – 43 годов. На санях вывозили трупы по утрам. В тыловом Иркутске хлеб, выдаваемый мизерными «пайками» по карточкам, состоял из отрубей и коры каких-то деревьев, был густо-коричневого цвета, а при нарезании в магазине с него сочилась вода. На прилавке лежал не в виде привычных буханок, а большим коржом на железных противнях и его сдвигали постепенно, выдавая жителю его суточную норму. Видел это многократно, так как отоваривание карточек, разогревание пищи (если она была), заготовка дров, уход за братом, который моложе меня на два года, лежали на мне. Центральное отопление практически не работало, обогревались буржуйкой, в двух других комнатах квартиры поселились эвакуированные с запада люди.

В 1941 году я пошел в школу. К окончанию второго класса большинство одноклассников ходило в брезентовых ботинках на деревянной подошве. А ведь Сибирь. На переменах в коридорах грохот стоял, как в кузнечном цехе. Было тяжело всем. Но даже в этих условиях ученики всех классов участвовали в сборе подарков для солдат, воюющих на фронтах, писали им письма. Часто со старушкой-учительницей ходили в глазной госпиталь, который размещался в нашей довоенной новой школе №5. Учились мы в другом здании, там разместились две школы. Как говорят, в тесноте, да не в обиде. Читать, писать мы ещё как следует не умели, но, напуганные многочисленными бинтами и повязками, заика-

ясь, читали раненым стихи, пели детские песни. Раненые порой плакали, глядя на нашу деревянную обувь и худые лица. Видимо, понимали, что у них дома обстановка может быть ещё хуже.

А когда в Иркутск на металлургический комбинат в переплавку стали приходиться эшелоны с разбитой, искореженной немецкой техникой, люди воспряли духом, возникла уверенность, что мы можем победить.

У нас с братом возникли проблемы со здоровьем. Проведав о нашем положении, из Алма-Аты к нам на помощь приехала наша бабушка по отцовской линии Мария Ивановна (дед Мацкевич Франц Ипполитович был арестован в октябре 1937 года, расстрелян в феврале 1938 года, реабилитирован в 1956 году. Его вина состояла лишь в том, что он был поляком), но она вскоре заболела и уехала назад к дочерям. В 1943 году мама, понимая, что нас с братом нужно спасать, добилась через медицинскую и исполкомовскую комиссии права уволиться из госпиталя и, бросив все, увезла детей в западную Сибирь к своему брату. Он там был начальником Ишимского отделения Омской железной дороги, и у них была корова. Приехали мы с двумя чемоданами, оставив все фамильное. Пишу это потому, что не все по прошествии многих лет после войны осознают понятие — дети войны.

В школу города Ишим в середине учебного года пришел новый преподаватель немецкого языка. На уроки он приходил в бушлате (школа едва отапливалась) и клешах, а в отвороте его рубашки виднелась тельняшка. Первый урок начался не по учебнику, где на первой странице было напечатано «Anna und Marta baden», а началась «атака» учеников на боевого моряка. Оказалось, что наш учитель — старшина 1-й статьи — воевал на Балтике и был боцманом — рулевым на малом морском охотнике «МО-1». Кисть левой руки он потерял во время боя с немецкими самолетами, когда катер был в дозоре, встречая возвращающуюся из похода подводную лодку. Позже на его пиджаке мы увидели две медали, тогда фронтовики не стеснялись носить боевые награды.

Говорил он с каким-то мягким, необычным для нас, сибиряков, акцентом, пересыпая свою речь флотскими терминами. Часто мы потом слышали: «Эй, там, на шкентеле!». Задние парты затихали. Сиденья парт он называл банками. Скоро мы узнали, что так называют на флоте поперечные сиденья шлюпок. Тех, кто не выучил урок, он называл обидным словом — салага. Урок не-

редко прерывался какой-то былью, чаще всего флотской, фронтовой. Часто мы сами провоцировали его, прося рассказать, как они воевали. На всю жизнь запомнился его рассказ (байка) на украинском языке: «Разве мы сейчас воюем, вот раньше воевали».

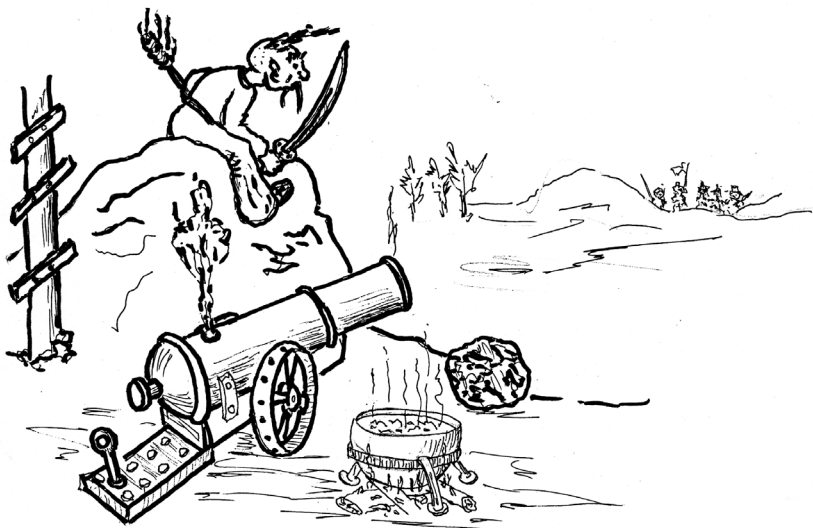
И он переходит на свой родной язык.

«Пам'ятаю, стояли ми у дозорі на тій Лисий горі. Сидимо, варимо куліш, точимо шаблюки. Місяць сидимо — нічого, другий сидимо — нічого, аж на третій місяць вартувий кричить: «Турок пре!». Розбудили атамана. Він кричить: «Заряджайте гармату!». А канонір каже: «Так снарядів немає!». Атаман маше шаблюкою и кричить: «Заряджайте каменюкою!». Прикотили каменюку, зарядили гармату, підпалили. День горить — нічого, другий горить — нічого, а на третій як трабляхне!!!

Три місяці пулґа стояла. А як розвіялась, то ні тих турок, ні тієї гармати, ні тої Лисої гори немає. От як воювали!».

Вероятнее всего, этот искалеченный войной моряк бросил первую каплю любви к флоту не только в мою душу.

Спустя годы, отслужив на флоте более тридцати лет, половина из них — на подводных лодках, уйдя в отставку, в книге своего приятеля, водолаза-писателя Михаила Терновского я нашел другой вариант этой байки-анекдота. Миша рассказывает об острове Березань, расположенном недалеко от Очакова, делает предположение, что А. С. Пушкин, отбывая «саранчовую ссылку» в наших



краях, узнал об этом богатом историческими событиями, а значит, и археологическими находками острове и сделал его в своей сказке «островом Буяном». Остров когда-то входил в состав Ольвийского государства, затем на нем стояли римские гарнизоны, турки, а в недалеком прошлом несли службу козаки. О них-то, по его словам, и ходят в наших Таврийских краях байка: «Козаки на острове держали оборону и как-то, изрядно вкусивши, погорячились и в пушечный ствол высыпали порошу больше, чем этого было нужно для поражения супостата. Последовал выстрел по бусурманам, и пушку разорвало на мелкие куски. С тех самых пор по всей Украине голосистые кобзари поют песни о том, как стреляла козацкая царь-пушка: «Наче вибух був такий потужний, що тільки на нашому березі повбивало чоловік з десятеро козаків. А скільки тих бусурманів полегло — ой-ей-ей».

Необъятна память народная. Не будем и мы забывать лихие годы войны.

КАК ПЕРВОГО КОСМОНАВТА В ПОДВОДНИКИ ПОСВЯЩАЛИ

Юрий Гагарин после окончания военного училища попал на Кольский полуостров, блок-пост России в Арктике. Он приступил к полетам с аэродрома Луостари, а мы, молодые лейтенанты, выходили в море с баз Северного флота, в том числе и с Линахамари. В летописи Северного флота записано: «Североморские летчики по праву гордятся тем, что в их рядах служил первый в мире космонавт Ю.А. Гагарин». Но это немного не так. Юрий Гагарин не был морским летчиком. Он состоял в рядах ВВС, которые взаимодействовали и прикрывали силы Северного флота, но не были в его составе. Так что здесь чисто профессиональная гордость за коллегу, а потом, мы жили на одной земле и были в равной степени за неё в ответе.

Луостари и Линахамари расположены поблизости друг от друга, а весь этот район в морском просторечии характеризовался как «Лихо на море», одним словом, не лучшее место на Кольском полуострове. Из Луостари Ю. Гагарин попал в отряд космонавтов. И только уже в 1965 году, на вершине своей славы, ему посчастливилось еще раз посетить эти места. Во время этого

визита он побывал и на первой базе атомного подводного флота Западной Лице, где на одной из подводных лодок флотилии вышел в море и был посвящен в братство подводников.

О малоизвестном факте из жизни первого космонавта я хочу рассказать. Прошло уже 46 лет, и некоторые детали этого эпизода, рассказанные мне моим товарищем Анатолием Ефремовым, сокурсником по училищу подводного плавания, уже стираются из памяти. А сам Толя Ефремов рано ушел из жизни. В тот далекий 1965 год я был назначен помощником командира на атомную подводную лодку с крылатыми ракетами «К-131» проекта 675. В конце декабря 1965 года мы пришли с новостройки на нашей ПЛАРК «К-131» в родную базу Западная Лица. В Лице много было разговоров о недавнем посещении базы первым космонавтом мира Юрием Гагариным. Рассказы были разные и противоречивые. Я попросил Анатолия Ефремова, непосредственного участника «крещения» Гагарина в подводники, рассказать мне, как все было. Толя уже был старшим помощником командира атомохода. Тогда Юрий Алексеевич был звездой первой величины, и за ним чиновники всех рангов присматривали пуще, чем за своими глазами. Известно, что от чрезмерного рвения обычно и случаются всякие казусы. В те времена все, что касалось подводного флота и космоса, было засекречено. Правда, космос был мечтой всех мальчишек, они о нём знали все, а вот о подводном флоте — немного.

На мой вопрос о Гагарине Ефремов ответил так:

— Мужик он отличный, наш, с океана. Да, мы его посвятили в подводники, но немного не по правилам. Указание сверху. Об этом приказано было не распространяться, но кое-что тебе расскажу.

Почему выбор пал на нашу лодку, не знаю. Но перед выходом нас, командира, меня и механика, замучили инструктажами работники политорганов различных уровней. Они требовали не погружаться ниже перископной глубины. Но плавание на этой глубине с опущенным перископом очень рискованно, хотя полигон усиленно охранялся надводными кораблями. Еле убедили их, что будем ходить на безопасной глубине 40 метров. Чтобы стать настоящим подводником, надо поплавать на рабочей глубине, а для нашего проекта это 240 метров. Мы эту глубину должны были имитировать докладами. Сделали это, уведя Юрия Алексеевича

из центрального отсека, где у него перед глазами был боцман на рулях и глубиномеры. А он летчик, и ему все это знакомо... Предварительно ему разрешили посмотреть в перископ, после чего он сказал: «И через этот маленький глазок вы общаетесь с миром?». Наперебой стали объяснять устройство лодки, свита была внушительная, «знатоков» было хоть отбавляй, все хотели попасть в историю. Нам надо было с командиром доводить «спектакль» до конца.

Все прошло на высоте, без всяких издержек. На мой взгляд, Юрий Гагарин понимал все, но принял правила навязанной ему игры. Через полтора часа всплыли, пообедали в кают-компании, поговорили на различные темы, поздравили Юрия Гагарина со вступлением в братство подводников, чему он был несказанно рад. В честь этого события подарили ему нашу канадку (кожаная куртка из овчины, непременный атрибут офицеров-подводников). Подарком он остался доволен, сказав, что ему в ней было бы гораздо удобнее в космосе, чем в скафандре.

Вот так мы свозили первого космонавта в океан. И не его и не наша вина, что он так и не побывал на глубине 240 метров... — Так закончил свой рассказ мой товарищ Толя Ефремов, настоящий подводник.

Выступая после выхода в море перед подводниками флотилии, Юрий Гагарин высказал свои впечатления: «Ваши подводные лодки похожи на космические корабли, а вы все герои...» Далее он говорил о том, что знал и раньше о нелегкой службе подводников, но не представлял всей её сложности.

Флотский поэт, капитан 2-го ранга Виктор Сергеев отразил это в стихотворении «День подводника» так:

*И снова — смены, вахты и тревоги...
И как будто бы нормально все вполне,
Но кто не знал подводников дороги,
Тот не представит это и во сне.
Не зря Гагарин, побывав на лодке,
Сказал: «Ребята, в небе проще!»
А нам — привычно. С каждой автономкой
Мы прибавляем флоту его мощи.*

Позже космонавтами становились и моряки, например, Валерий Рождественский (полет на корабле «Союз-23» в октябре

1976 г.), который писал: «На вопрос, что же объединяет военных моряков и космонавтов, отвечаю: роднит их процесс, взять хотя бы самое простое — термины. Полет осуществляется в космическом корабле. У нас есть такие понятия, как «звездоплавание», «космоплавание». При стыковке на орбите — причаливание. Во время этой операции мы тщательно исследуем переходные люки, как, к примеру, при работе водолазов с экипажем подводной лодки. В дальних полетах космонавты, подобно морякам, надолго отрываются от дома, от родной земли. Знают, что такое риск, умеют быть мужественными, владеть собой. Если заставляет обстановка, сами справляются с необходимым ремонтом. И моряки, и космонавты никогда не унывают, сохраняют бодрость духа в самых трудных ситуациях, всегда готовы поддержать товарища и себя остроумной шуткой. Но главное, конечно, постоянная нацеленность на максимум дела, на выполнение любого сложного задания. Космонавты много берут у моряков. И сами любят делиться опытом. Нам частенько выпадает трудиться бок о бок, порой находимся, образно говоря, в корабельном режиме».

Правильные слова, под которыми готовы подписаться все моряки и космонавты.

{рассказ Вадима Кулинченко}

ИЗДЕРЖКИ РАННЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

Прослужив командиром моторной группы чуть больше года, только получив звание инженер-старший лейтенант, выпускник «Голландии» назначается на своей лодке механиком. Прежний мех ушел в академию. Не сдавший самостоятельно ни одной «Задачи №1», едва соприкоснувшийся с ремонтом и модернизацией, еще рыхлый молодой мех с опаской смотрел в свое будущее. Командир лодки капитан 2-го ранга К. в «сговоре» с флагмехом, отстаивая кандидатуру выдвиженца, заявили комбригу: «Мы знаем, что он еще дурак, но знаем, на что он способен». Комбриг капитан 2-го ранга Кичев сходил целенаправленно в море и вместе с флагмехом долго «гоняли» по механизмам, документам кандидата. В июне 1959 года состоялось назначение, а в августе на Северном флоте начались общевфлотские учения.

Завеса лодок формировалась в районе между Гренландией и островом Ян-Майен. В море вместе с вновь испеченным ме-

хом пошел флагмех бригады инженер-капитан 2 ранга Кирюшкин Ю.А., а также офицер РТС штаба дивизии. Участок открытого перехода проходили в условиях жесточайшего шторма, но он был ничто в сравнении со штормом, ожидавшим нас на позиции. Заняли «нарезанную» позицию, погрузились на глубину 100 – 120 метров, в отсеках режим тишины, акустики слушают горизонт, работают оба мотора экономического хода.

Мех, набравшись храбрости и чтобы показать свои познания в «Наставлениях по боевому использованию технических средств», корректно сообщил командиру, что этот режим движения наставлением не рекомендуется, так как суммарный расход электроэнергии в этом случае практически равен расходу энергии при движении малым ходом под одним главным гребным электродвигателем. И также этот режим не безопасен — время отключения обоих фрикционных муфт моторов экономического хода и перехода на главные электродвигатели довольно значительно, что может привести к провалу лодки на глубину. Командир проигнорировал это предложение.

Ночью на третьи или четвертые сутки акустик доложил, что слышит шум винтов. Командир вскочил со своего штатного места и ушел за выдвижные устройства к рубке гидроакустиков, дав команду: «Стоп оба мотора, муфты не отключать». Через некоторое время лодка, находившаяся без хода, стала погружаться, командиру через каждые пять метров, как и положено, следовал доклад об изменении глубины. В силу своего характера командир практически никогда не отвечал на прием доклада. Когда глубина погружения увеличилась уже на 15 метров, мех, не выдержав неизвестности, кинулся к командиру. Тот, заткнув своим кожаным регланом прямоугольное окно в двери рубки гидроакустиков, слушал горизонт и докладов не слышал. Пока переходили на главные гребные электродвигатели, лодка «просела» значительно. Молодому меху досталось на орехи. Назавтра замполит, недавно пришедший на лодку с торпедных катеров, повесил боевой листок со стишком:

*«А механик растерялся —
В глубину корабль идет.
Он за столик придержался,
А команду не дает».*

Зам просто не знал, что изменение режима движения и глубины в обычных условиях — прерогатива командира лодки.

Дни шли за днями, а конвой не появлялся. В то же время погода просто свирепела. Длина волны более чем в два раза превосходила длину лодки, а высота волны порой была больше пятнадцати метров. В ложбине между волнами лодка оказывалась как на дне бокала — вокруг стена воды, а на вершине — горизонт отодвигался невиданно. Крен был таков, что стоя на подножке мостика, можно было рукой коснуться пробегающей мимо волны. В подводном положении на глубине 120 метров крен достигал $8-12^{\circ}$. Такого ни до, ни после этого случая встречать не приходилось. Конечно, от движения под РДП пришлось отказаться, так как удержать лодку на перископной глубине было очень сложно и «срочные погружения из-под РДП» проходили одно за другим. Поломок материальной части, к счастью, не было, но случилась одна неприятность — короткая потеря хода.

Вахтенный моторист в условиях шторма принял в расходный топливный бак (в пополняемую в это время его половину) топливно-водяную эмульсию из расходной цистерны. При переключении бака на расход топлива из этой половины бака вода попала в топливную систему дизеля. Дизель стал. Попадание воды в прецизионные узлы насос-форсунок могло тут же привести к их задиру. Плунжерные пары становились ремонтнепригодными. ЗИПа было недостаточно, чтобы заменить все шесть насос-форсунок. Вспомнив опыт подводников периода войны, стали спускать воду через все спускные отверстия, прокачивая дизель ручным топливным насосом и проворачивая его валоповоротным устройством. Через минут пятнадцать из спускных отверстий пошло чистое топливо, и дизель стали готовить к пуску. Пуск был успешным. Но неприятности для меха-салаги еще были впереди.

Радиометристы доложили, что обнаружили работу корабельных РЛС. Командир лодки повел лодку на сближение с конвоем. На перископной глубине под моторами полным ходом шли против этой гигантской волны. Из-за довольно большой взаимной скорости лодки и набегающих волн перископ очень сильно вибрировал. Практика показывает, что возможен выход из строя сальникового уплотнения перископа. Мех, как ему и положено, проинформировал командира. Удержать лодку на перископной

глубине при такой волне было сложно, лодку выбрасывало на поверхность. Мех сверх расчетной принял в уравнительную цистерну около семисот литров воды. Лодку стало меньше выбрасывать, но возникла другая беда: как только крыша ограждения рубки отрывалась от поверхности воды, утяжеленная лодка самопроизвольно погружалась, и на то, чтобы вернуть её вновь на перископную глубину, уходило некоторое время. Это очень нервировало взвинченного до предела командира, тем более, что флагманский специалист РТС дивизии неоднократно жужжал командиру: «Командир, мы идем в противоположную сторону от конвоя». Аппаратура того времени была крайне несовершенна.

При очередном нырке лодки, когда головка перископа глубоко ушла под воду, нервы командира не выдержали и он командовал: «Позвать в центральный пост флагмеха». А механику объявил, что отстраняет его от управления боевой частью пять. Флагмех спросил у меха: «Сколько воды сверх расчетной принято в уравнительную цистерну?». Услышав в ответ: «700 литров», заявил, что и он на такой волне не удержит лодку.

Конвой мы не нашли, флагРТС оказался прав. Через двое суток получили сигнал о возвращении в базу. Мех по приказанию флагмеха несет, как обычно, службу. Так как на лодке испытывали высокосернистые дизтопливо и масло, техническим управлением флота было дано указание 60% ходового под дизелями времени идти средним или полным ходами. Командир принимает решение, где позволяет надводная обстановка, переход совершать на этих режимах.

В результате лодка прибыла в базу на сутки раньше срока, к великому удивлению штаба дивизии, который встречал лодку на пирсе. Командир лодки доложил командиру дивизии результат похода и отметил, что в походе снял механика с должности. Комдив капитан 1 ранга Егоров Г.М. потом долго беседовал на пирсе с флагмехом и флагРТС и потребовал механика к себе. Тот, как обычно, не был в строю, а проверял приведение лодки в исходное положение внизу в отсеках. Комдив подробно расспросил меха о состоянии материальной части, сколько миль пройдено полным ходом, какие были в походе поломки. Получив ответ, неожиданно спросил у меха:

— Почему не носите нагрудный знак «Командир подводной лодки»?

— Знак никто официально мне не вручал, а самодел цеплять не желаю, так как всем известна реакция командиров на решение Главкома ВМФ, — ответил мех.

Дня через четыре отстраненного механика вызывают в кают-компанию, где находятся командир, старпом и замполит. Зажав нервы в узду, командир официально попросил извинения у меха. Еще через пару дней комдив прибыл на подъем флага и перед строем вручил меху нагрудный знак. Вскоре командир ушел на 629 проект, а к нам командиром назначили капитана 2 ранга И. Белого, который очень уважал инженер-механиков.

Позже мех, несмотря на слёзные просьбы сотрудников музея судостроения и флота г. Николаев передать в музей этот нагрудный знак, отказал им, отдав дубликат. Через несколько лет дубликат перекочевал в экспозицию, посвященную нашему земляку Главкому ВМФ, Герою Советского Союза, адмиралу В. Н. Чернавину, и ждет замены на подлинник.

ЧОП*

Я вспомнил этот рассказ своего коллеги-сослуживца, когда увидел подводную лодку-музей, созданный на базе дизельной подводной лодки «Б-396», получившей прописку в Москве. Капитан 1 ранга Евгений Сазанский был командиром однотипной лодки проекта 641Б «Б-437», которая на год раньше (в 1979 г.) вошла в состав ВМФ СССР. Строились эти лодки на верфях города Горький, «где яркие зорьки» (ныне Нижний Новгород), а для госиспытаний сплавлялись по Волго-Донской системе в Чёрное море (к слову, Волго-Донской канал был быстро построен благодаря именно подводным лодкам, строящимся в городе Горький, но это особый рассказ). Конечным пунктом в Чёрном море была база Балаклава или, как называли её моряки, «Баба-Клава».

Когда собираются подводники, они обычно припоминают необычные случаи из своей профессиональной деятельности, которые часто содержат много поучительного. Такие беседы можно назвать своего рода неофициальным методом распространения

* Деревянная конусная пробка для заделки круглых пробоин в прочном корпусе. Входит в состав аварийного комплекта отсека. В армейском и флотском обиходе — наказание.

профессионального опыта. Хочу привести рассказ Евгения Сазанского прямо от его лица.

— Наш сплав на Волге для команды прошёл очень интересно и увлекательно. Полезные занятия и работы сочетались со здоровым отдыхом. В Балаклаве началась напряжённая работа, срочно «букашку» (Б в кириллице читается «буки»), так называли лодки этой серии на флоте, надо было вводить в строй. Мне навсегда запомнился заключительный этап испытаний — глубоководное погружение.

Все знают, что Чёрное море обладает одной особенностью — на глубине более 200 метров лежит мертвая вода, насыщенная сероводородом. На курортах она используется как лечебная (типа «Мацеста»). Эта вода к тому же очень агрессивная. Многие из команды рассчитывали на глубине набрать такой воды, чтобы полоскать рот.

Пришли в полигон и, как положено, начали погружение на рабочую глубину 270 метров с задержками и обязательными осмотрами и прослушиванием всех отсеков через каждые 10 метров. Погружение проходило без особых замечаний, незначительные неисправности устранялись на месте. На рабочей глубине мы ещё должны были в течение получаса ходить средним ходом. Где-то минут через 20 до всплытия поступил доклад из первого отсека. Докладывал командир минно-торпедной части: «В отсеке наблюдается сильное отпотевание!». «Ничего страшного, — ответил я, — это обычное явление». Но командир отсека возразил мне: «Но ведь отпотевание не бывает соленым и с запахом сероводорода!». Дискуссии на эту тему не получилось. Программа испытаний была выполнена, и мы, благополучно всплыв, вернулись на базу.

На следующий день готовились к подписанию акта о приёме лодки в строй и вступлении ее в состав соединения. В ходе этих мероприятий подходит ко мне командир БЧ-3 и говорит: «Товарищ командир, хотите посмотреть отпотевание?». — «Конечно, хочу», — ответил я. — «Тогда пойдёмте на лодку».

Мы прошли с ним на носовую надстройку. Он пролез в лёгкий корпус и позвал меня. Пришлось лезть за ним. Там я увидел следующее. На месте акустического гидрофона была пустота, а его кабельный стакан в прочном корпусе был забит дубовым чопом и срезан заподлицо с верхней кромкой. С большим трудом его извлекли из отверстия. Чоп полностью держал давление воды

где-то до 200 метров, а после всё-таки начал фильтровать воду, которая и выступала в отсеке в виде отпотевания... Что было, если бы чоп не выдержал на глубине 270 метров, думаю, никому объяснять не надо. Пришлось об этом чопе доложить выше. Подписание акта откладывалось, а чем это грозило в те времена... Очень многие лица за этот чоп получили уже не дубовые, а ещё более тяжелые «чопы». Так из-за одного «умельца» могло погибнуть множество людей...

Так закончил свой рассказ командир Евгений Сазанский.

Вот и подумаешь после подобных случаев, а я подобные случаи переживал не раз, верить ли в судьбу или нет, особенно в подводническую УДАЧУ. Не всем везёт!.. Ведь больше повезло не «Б-437», а её подруге «Б-396», которая теперь представляет все подводные силы России. Да, некогда Подводный флот СССР и России был мощнейшим щитом Родины, а сегодня подводные лодки вымирают, как динозавры!

{рассказ Вадима Кулинченко}

ОНИ ПРИШЛИ И УШЛИ ТИХО, ПО-АНГЛИЙСКИ...

Летом 1952 года поезд, собрав по дороге вчерашних школьников, мечтающих стать военно-морскими офицерами, поздним вечером прибыл на вокзал Севастополя. Представители училищ тут же рассортировали их на будущих «нахимовцев» и «голландцев» (если повезет) и доставили салаг в одно место — бухту Стрелецкая, где для кандидатов Высшего военно-морского инженерного училища (в народе «Голландия») на берегу моря колючей проволокой был отгорожен довольно обширный участок с большими палатками. Над воротами висел оптимистичный призыв «Добро пожаловать», а с тыла устрашающий «Выход запрещен». После проверки документов и обязательной стрижки наголо нас развели по подготовленным заранее палаткам отдыхать. Южное солнце прервало крепкий юношеский сон, и вновь прибывшие еще до подъема потянулись, конечно же, к морю. Пройдя несколько десятков шагов, я с удивлением увидел громадный корабль, стоявший на якоре лагом к берегу, а носом — в сторону главной бухты. Он был недалеко, в тишине раннего утра слышали даже звон

рынды, отбивавшей, как теперь понимаем, склянки. Для многих это был первый увиденный наяву боевой корабль, в том числе и для меня.

Тогда я еще не знал, что этот корабль будет долго влиять на судьбу моей семьи. В 1953 году по проторенной мной тропе в «Голландию» поступил мой младший брат Юрий. На отлично сдав обе сессии за первый курс, он после плавпрактики понял, что флотская служба не для него. Его влекли горы, или, видимо, он попал не на лучший корабль. Дважды завалив зимнюю сессию второго курса, он был отчислен и после флотского экипажа направлен на линейный корабль «Новороссийск». Суровые законы того времени не засчитывали срок службы в училище, и брату пришлось положить на алтарь отечества еще 5 лет службы на линкоре «Новороссийск» и крейсере «Калинин». В 1955 году, уходя в увольнение, я часто бывал на этом линкоре у брата. За несколько дней до трагедии линкора брата свезли в госпиталь с сильно поврежденной при постановке корабля на бочку ногой. А через три дня форс взрыва прошел через его кубрик, где обитала часть личного состава 2-ой башни главного калибра 1-го артдивизиона.

Несколько слов о самом корабле.

Линкор «Новороссийск» (прежнее название «Джулио Чезаре», «Юлий Цезарь») был заложен в Генуе (Италия) в 1911 году. В составе итальянского флота он находится до 1943 года. После выхода из войны Италии линкор был интернирован англичанами и уведен на о. Мальта, где находился под наблюдением итальянского сокращенного экипажа в течение пяти лет. В результате корабль был доведен до состояния мусорной свалки. В плачевном состоянии находились механизмы, переборки, устройства и прочее.

В таком виде союзники и передали его советскому экипажу, прибывшему для приема корабля. Быстро освоив корабль, экипаж перегнал его в Севастополь, и 5 марта 1947 года на нем в Севастополе был поднят военно-морской флаг. Корабль после средних ремонтов и ряда модернизаций стал флагманом Черноморского флота.

Водоизмещение корабля составляло 29 100 т, длина 186,4 м, осадка 10,5 м, скорость полного хода 27 узлов. 10 орудий главного калибра 320 мм в четырех башнях, 12 орудий калибра 120 мм, 38 пушек зенитного вооружения. Экипаж более полутора тысяч человек.

Начались боевые будни корабля.

Вечером 28 октября 1955 года линкор вернулся из очередного похода и стал не на свои бочки в глубине бухты, а на бочки линейного корабля «Севастополь» у морского госпиталя. «Севастополь» незадолго до этого перешел к стенке морского завода в Южной бухте. Трагедия произошла глубокой ночью. В 1 час 30 минут 48 секунд под кораблем в носовой его части по правому борту раздался двойной взрыв, разрушивший все горизонтальные перекрытия, включая верхнюю палубу и палубу полубака. Образовалась огромная пробоина площадью 150 – 175 м², края пробоины загнуты внутрь корабля на 3 – 5 метров, киль перебит. Общая площадь вмятины днища более 340 м². Личный состав корабля, отдыхавший в своих кубриках в районе взрыва, в большей своей части погиб, как и погибла значительная часть солдат-новобранцев, прибывших на корабль в качестве пополнения и размещенных на ночлег в шпильевом отделении. По военно-морской базе была объявлена боевая тревога, и город мгновенно погрузился во тьму, только прожекторы стоявших вблизи кораблей освещали место трагедии. На корабль прибыли аварийные партии с других кораблей, офицеры штаба флота (7 адмиралов, 25 старших офицеров), но никого не было на Главном командном пункте корабля, никто не принял на себя обязанности командира корабля (он был в отпуске) и не возглавил борьбу за живучесть линкора.

О героической борьбе за живучесть личного состава корабля, его гибели рассказано участником этих трагических событий доцентом НУК им адм. Макарова Борисом Кирилловичем Хлопенко (в то время служившем на линкоре лейтенантом) в его статье «Линкор «Новороссийск».

Выдвигались различные версии взрыва корабля:

- взрыв ящичной немецкой донной мины, установленной немцами при уходе из Севастополя (очень удобная для командования флота версия);

- инициирование с помощью подводных диверсантов взрыва заряда ВВ, заложенного в специальную выгородку еще в Италии;

- взрыв донной немецкой мины RMH с массой ВВ 1040 кг;

- «свідомі люди» выдвинули в последнее время версию, что линкор взорвали сами «Советы», чтобы иметь повод захватить проливы Босфор и Дарданеллы.

Но ни одна из них не выдерживает серьезной критики, каждая имеет очень слабые места. От последней пахнет паранойей.

Долгие годы об этой трагедии официальная печать старалась не упоминать. И только после статьи «Взрыв» в газете «Правда» (14.05.1988 г.) писателя-мариниста Н. Черкашина в печати стали появляться материалы об этой трагедии, унесшей из жизни 611, а возможно, и более человек. После 1-й украинской конференции писателей-маринистов в Севастополе (23.10.2009) ко мне пришло письмо удивительной женщины Ольги Васильевны Матусевич, вдовы исполнявшего обязанности командира БЧ-5 капитана 3-го ранга Матусевича Ефима Михайловича, погибшего в посту энергетики и живучести линкора, но не покинувшего своего командного пункта. Она многие годы собирает сведения о погибших сослуживцах мужа — матросах, старшинах, мичманах и офицерах. Многое она нашла, но многое еще нужно найти. Оказалось, что среди погибших было 19 человек, призванных из Николаева и области. Данные о десяти она нашла, и родственникам этих погибших вручены ордена «Мужества», но о родных остальных 9 николаевцев сведений нет, хотя велся кропотливый поиск.

Вот о помощи в поиске сведений об этих оставшихся и просила женщина-стойк.

В Национальном университете кораблестроения им. адмирала Макарова и в Николаевской ассоциации ветеранов-подводников им. адмирала В. Чернавина мы наметили такие направления поиска:

- еще раз пойти по официальному пути, через начальника областного управления юстиции Шаталюка Дмитрия Сергеевича (он бывший подводник, главный старшина). Эта работа через начальников управлений юстиции районов и адресное бюро проведена. Оказалось, погибшие на линкоре были слишком молоды и не оставили наследников;

- используя пассажиров пригородных автобусов, едущих через нужное село без пересадки, пустить по селу карточки с данными поиска родственников. Работа идет;

- подготовить телепередачу на Николаевском ТВ о трагедии «Новороссийска». Этот видеофильм был снят 18.01 в музее адм. С.О. Макарова. В съемках участвовали Б.К. Хлопенко и автор. Идет монтаж видеофильма, в котором по документам, присланным О.В. Матусевич, будут названы погибшие николаевцы;



Подъем линкора «Новороссийск»

— к 55-ой годовщине трагедии будет подготовлена статья для газеты «Вечерний Николаев» и журнала «Фарватер-submariners» (г. Харьков).

В процессе проведения этих работ один из зав. лабораторией университета сообщил, что в книге известного флотского автора А. Е. Тараса «Сверхмалые подводные лодки 1914–2004 гг.», минское издательство, 2004 года он видел материалы о подрыве «Новороссийска». Удалось достать эту книгу и снять ксерокопию. Постараюсь рассказать о новой версии причин гибели линкора А. Тараса, которая сейчас, спустя 55 лет, начинает обсуждаться во флотских кругах.

С большой степенью достоверности автор обосновывает версию, что эту подлодку совершили английские диверсанты-подводники. Он сообщает, что после трагедии ЦК КПСС обратился к итальянской компартии с просьбой проверить след 10-й флотилии МАС князя Боргезе. Ответ был отрицательный. В Италии к концу войны были уничтожены все управляемые человеко-торпеды и сверхмалые подводные лодки. После их уничтожения личный состав флотилии участвовал в карательных операциях

в горах против партизан, отличившись жестокостью. Поэтому они были под жестким контролем. Компартия Италии не допустила бы даже попытки диверсии.

Однако не все так однозначно. Известно, что в пятидесятых годах одна из итальянских фирм в г. Ливорно («гнездо» флотилии МАС) организовала производство сверхмалых лодок на экспорт. Первая лодка осенью 1955 г. еще проходила ходовые испытания в Ливорно, к тому же заряд ВВ, имевшийся в арсенале этих лодок, не мог произвести таких разрушений линкора.

Разрабатывать далее итальянскую версию — дело вкуса каждого.

Сторонников немецко-минной версии отошлю к журналу «Морской сборник», №10, 1992 г., его статье «Гибель ЛК «Новороссийск». Мина маловероятна». Теоретически и экспериментально доказано, что различные варианты минной версии при всей ее удобности маловероятны. Хорошим подспорьем статьи служат также материалы Н. Черкашина, особенно его «Реквием по линкору». Почитайте его цепочку случайностей (журнал «Смена», № 23, 1988 г., с. 30). Восемь случайностей должны были встретиться в одной точке, в одно время и взорваться с интервалом в одну секунду.

И наконец, сошлюсь на мнение нескольких остепененных военно-морских специалистов, приведенное в приложении к книге Б. Коржавина (с. 205). Выводы они сделали спустя 36 лет после трагедии. Это обдуманые выводы, а не «горячие пирожки». Время ставит по своим местам события и факты, меняет мнения людей.

«Характер разрушения корпуса и палуб линкора «Новороссийск» не соответствует характеру разрушений, полученных при подрыве на неконтактных донных минах во время Второй мировой войны и в послевоенный период — английского линкора «Нельсон» и немецких линкоров «Гнезенау», «Шарнгорст», американского крейсера «Бельдаст» и советского «Киров». Полученные повреждения больше напоминают повреждения, полученные английскими кораблями «Вэлиент» и «Куин Элизабет», немецкого линкора «Тирпиц» в результате действия ПДСС. Повреждения двум первым нанесли итальянские подводные диверсанты, а последнему — английские.

Единственной страной, обладавшей с времен войны сверхмалыми подводными лодками, сохранившей боевой опыт подво-

дных диверсантов 12-ой Специальной флотилии, была Англия.

Обратимся к книге В. Дмитриева и др. «Подводные москиты», ВИ, МО СССР, Москва, 1969 г .

«В Англии в начале 1952 г. в строю находилось пять сверхмалых подводных лодок серии «ХЕ», а к 1954 г. осталось только одна. В связи с этим акционерному обществу «Виккерс Амстронг» была заказана пятая серия сверхмалых подводных лодок из четырех единиц «Х51–Х54», представляющая незначительную модификацию лодок серии «ХЕ». Они отличались от серии «ХЕ» установкой постоянной трубы перископа, возвышающейся на 1,7–1,9 м, стационарной антенной радиосвязи и увеличением экипажа до пяти человек (из них 3 офицера). Лодки вступали в строй начиная с 1 октября 1954 г. с интервалом три месяца» (данные иностранной печати).

Таким образом, английские подводные диверсанты к началу октября 1955 года располагали пятью новыми лодками серии «Х». Располагать — не значит уметь их использовать, но они умели. Используя управляемые торпеды, диверсанты в годы войны потопили крейсер в Палермо, провели в Специи две успешные операции — потоплено два крейсера, в Сиаме потоплено два транспорта. С 11 по 20.09.43 г. они провели операцию «Источник» в Альта-фиорде. Участвовало 6 сверхмалых лодок против «Тирпица», «Шаргорнста» и «Лютцова». С задачей справились только две лодки «Х6» и «Х7», сильно повредив «Тирпиц». Он вышел из строя на шесть месяцев. А ведь им пришлось десятки миль прорываться к ним через минные поля, сети по узкому, извилистому фарватеру. Сам «Тирпиц» в глубине фиорда был окружен сетями и сторожевыми кораблями. В 1944 году они уничтожили плавдок длиной 150 метров и два транспорта. Конечно, было много неисправностей, потерь и неудач. Из специальной 12-ой флотилии (180 чел.) погибло 21,6 %, при этом при выполнении операции погибло только 13 человек, то есть боевые потери всего лишь 7,2 %.

Возникает вопрос — для чего нужна была диверсия против «Новороссийска»? А. Е. Тарас поясняет: это было время разгара холодной войны. НАТО располагало сведениями, что в Советском Союзе организовано производство активно-реактивных снарядов калибром 305 и 320 мм с дальностью полета снарядов около ста километров. Известно было также количество уже готовых сна-

рядов, способных нести ядерный боезапас. Они предназначались для других проектируемых кораблей, но подходили и к «Севастополю», и к «Новороссийску».

В свою очередь, я также думаю, что Специальная 12-я флотилия не могла простить военно-морскому флоту СССР гибели своего руководителя, лучшего водолаза, капитана Лайонэла Крэбса. В июне 1953 г. Англия торжественно отмечала коронацию своей королевы Елизаветы. «Владычица морей» пригласила на это мероприятие корабли многих стран. От СССР туда прибыл отряд боевых кораблей в составе двух крейсеров проекта 68-бис и четырех эсминцев. С блеском став на шпринг, перекрыв английские нормативы в пять раз, крейсер «Свердлов» занял отведенное ему место. Как и положено, в чужих водах на крейсере было организовано противодиверсионное наблюдение. В один из дней у борта крейсера была замечена цепочка всплывающих пузырьков воздуха. Предположив, что под бортом крейсера находится водолаз «гостеприимных хозяев», по официальной версии, турбинами провернули винты на задний ход. Водолаза втянуло под винты. Труп Крэбса позже всплыл ниже по течению реки Темза, но без головы. Имя капитана Крэбса долго кочевало по страницам газет мира. Недавно в одной из газет России промелькнуло признание бывшего советского подводного пловца, что именно он уничтожил любопытного капитана.

Лодки типа «Х» имели по бортам два сбрасываемых контейнера с зарядом взрывчатого вещества от 1620 до 1993 кг каждый и взрыватели с часовым механизмом. Лодки последней пятой серии «Х51–Х54» могли иметь ядерный заряд типа «Голубой Дунай» мощностью 20 килотонн. Контейнеры имели в поперечном сечении форму полумесяца и кумулятивную выемку. При сбросе, имея смещенный к середине центр тяжести, они ложились на грунт кумулятивной выемкой вверх. Часовые механизмы обоих контейнеров настроены были так, что после подрыва первого контейнера второй взрывался через одну секунду (вспомните двойной взрыв при подрыве «Новороссийска»). Разные источники указывают, что в это время в Черное море вошли четыре транспорта. Один из них, английский, сделал необъяснимый крюк в сторону Севастополя. Возможно, это он доставил пару английских лодок к территориальным водам, а далее путь для лодок был свободен, только ковровую дорожку им не постелили. Если это

так, то это была самая простая и легкая операция для английских подводных диверсантов. Ни мин, ни сетей, ни гидроакустических станций, ни вахтенного корабля, а от открытых боновых ворот до линейного корабля рукой подать.

Правда, они ошиблись при сбросе зарядов на десяток метров — заряды не попали под погреб главного калибра. Возможно, диверсанты предполагали, что на своих бочках должен стоять «Севастополь», тогда место сброса совпало бы с погребом башни №1. Суммарный взрыв был бы ужасен — пострадали другие корабли, пострадал город. Сброшенные под «Новороссийск» контейнеры за счет кумулятивных зарядов пронзили 136 мм суммарной толщины днища, второго дна, палуб, убив сразу около 90 – 100 человек, остальных 500 человек умудрились убить наши флотоводцы с церковно-приходским образованием и несколькими спецкурсами флотского направления.

Героическим усилиям личного состава по борьбе за живучесть корабля были противопоставлены неприятие руководством флота многих требований «Корабельного устава», игнорирование рекомендаций по спасению личного состава и линкора «Новороссийск» в целом, даже начальника Технического управления флота, погибшего вместе с большей частью личного состава электромеханической боевой части.

Правительственная комиссия, расследовавшая обстоятельства и причины гибели линкора в 1955 году, сочла виновниками его гибели командующего флотом Пархоменко, начальника штаба эскадры Никольского и старшего помощника командира корабля Хуршудова, одним из главных виновников гибели большого числа моряков назван член Военного совета Кулаков.

Вот уж потомству не в пример.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Каржавин Б. Гибель линейного корабля «Новороссийск». Документы и факты. — СПб: Политехника, 1992 г.
2. Тарас А. Сверхмалые подводные лодки 1914 – 2004 гг. — Минск: Харвест, 2004 г.
3. Уоррен Ч., Бенсон Д. Волны над нами. — Москва: «Центролит», 2004.
4. Черкашин Н. Взрыв. — «Правда». — 14.05.1988 г.
5. Норченко А. Будет ли конец итальянской версии. — «Морской сборник». — №9. — 1994 г.

6. Шубочкин Е. и др. Гибель линейного корабля «Новороссийск». Мина маловероятна. — «Морской сборник». — №10. — 1992 г.
7. Тайны гибели «Новороссийска». — «Площадь свободы». — №31(175). — 09 — 15.08.2001 г.
8. Еремеев П. В ночь гибели ЛК «Новороссийск» в Черном море была обнаружена подводная лодка с мертвым экипажем. Скорее всего, диверсанты погибли, попав на минное поле. — «Факты». — №7. — 05.1999 г.
9. Бар-Бирюков О. Версия — диверсия. — «Московский комсомолец в Нанкине». — 2 — 9.11.2005 г.
10. Муру Н. Линкор «Новороссийск», уроки трагедии. — «Морской сборник».
11. Пиоро Г. Накрытые перевернувшимся кораблем, обреченные на медленную смерть в образовавшихся воздушных мешках моряки, взывая о помощи, отчаянно стучали по металлу. — «Факты». — 29.10.2005 г.
12. Костриченко В. ЛК «Новороссийск» взорвали, чтобы захватить Босфор и Дарданеллы. — «Факты». — 24.07.1999 г.
13. Черкашин Н. Реквием по линкору. — «Смена». — №23. — 1988 г.
14. Хлопенко Б. Эхо взрыва. — «Кораблестроитель». — №7 — 9, 13. — 1991 г.
15. Документы комитета экипажа ЛК «Новороссийск», полученные от О.В. Матусевич.
16. Дмитриев В. и др. Подводные «москиты». — ВИ. — МОСССР. — Москва, 1969 г.

КОМАНДИР КУРСАНТСКОЙ РОТЫ

Глубокой ночью с 28 на 29 января 1954 года по училищу «Голландия» прозвучал сигнал тревоги. Училище было поднято в ружье. С полной выкладкой, получив «винторезы» Мосина 1891/30 годов (палаши не получали), мы построились на плацу и поротно перешли к причалу училища, где нас ждала, урча дизелями, большая десантная баржа. Она нас доставила в Южную бухту в район холодильника. После выгрузки начался двадцатипятикилометровый марш-бросок вокруг Севастопольской бухты. Ускоренный марш временами прерывался командой «бегом марш» и крайне редко — короткими привалами. Чтобы курсантам походная жизнь раем не казалась и ещё не все курсанты наступали рабочими башмаками на свои языки от усталости, раздавалась команда «Запевай», и роты, стараясь переорать друг друга (по-другому это пение не назовешь), «исполняли» песни нормативной (строевые) и ненормативной лексики — курсант-

ский фольклор. Самыми тяжелыми отрезками марш-броска были километры после команды «Газы». Через почти мгновенно запотевавшие стекла масок противогазов не было видно ни шиша, поэтому строй нарушался и напоминал стадо испуганных бегущих бизонов. Строевой старшина Гриша Полусмяк пытался выявить «умельцев», которые, стремясь облегчить свои страдания, отвинчивали в сумке противогаса шланг от коробки, но их выдавали просветленные стекла масок. Расправа была короткой, на ходу — внеочередной наряд на работу. Впереди маячила уборка галлона, картошка и прочие неудобства.

Где-то в районе Микензевых гор, когда до родного кубрика оставались считанные километры, командир роты остановил роту, перестроил её в строй фронта и дал команду: «Старшина 2-ой статьи Мацкевич, выйти из строя». Семьдесят пять противогазных рож, похожих на морды доисторических чудовищ или химер, повернулись к озабоченному вниманием командира роты курсанту. Тот из последних сил вышел из строя, как на эшафот, ожидая разноса. Но тут ротный произнес «пламенную речь». Оказалось, в отличие от меня он помнил, что сегодня день моего двадцатилетия. Отметив отдельные успехи в учебе и службе, ротный командир великодушно разрешил имениннику оставшийся отрезок пути пройти без противогаса.

Нашего Александра Матвеевича, в отличие от других командиров рот, мы единодушно уважали. К нам он пришел перед вторым курсом, когда рота вернулась с корабельной практики. Началась она незабываемым переходом из Севастополя в Одессу на трехмачтовом барке «Дунай», а затем два летних месяца мы осваивали моряцкое искусство на гвардейском крейсере «Красный Крым», носившем в прошлом имена «Светлана», «Профинтерн», заложенном еще в 1911 году и достроенном в 1928. Более двух тысяч миль прошли мы на нем по Черному морю, практически обогнув по периметру этот Понт Эвксинтский. Участвовали в учебной стрельбе главным калибром по останкам корпуса броненосца «Чесма», заложенного еще в 1883 году и посаженного на отмель Тендровской косы в качестве мишени, когда тот был выведен из состава флота. На крейсере мы освоили по несколько специальностей БЧ-5, с упоением драили деревянную палубу, спали, как на парусных кораблях, в подвесных койках с пробковыми матрасами. Единственный раз в жизни почти всю ночь на-

блюдали феерическое свечение моря от горизонта до горизонта, сдали зачет по флажному семафору, ходили на веслах и под парусами на десятивесельном катере, изредка купались в открытом море.

Крейсерская организация службы всегда была образцом на флоте, поэтому эта единственная наша практика на крупном надводном корабле весьма пригодились многим из нас в дальнейшей службе.

В конце сентября крейсер стал на бочки в Севастопольской бухте, наша практика закончилась. Когда рота, сойдя на берег, была построена на плацу перед училищем, начальник факультета капитан 1-го ранга Родкевич представил нам нашего нового командира роты капитана 3-го ранга Грицаку Александра Матвеевича. Среднего роста, статный, прошедший войну офицер в безукоризненной форме с орденскими планками на кителе (его мы сразу называли «полупередничек» за короткий покрой) обошел строй, молча осмотрел каждого, вышел в центр строя и дал команду: «Рота, слушай мою команду!». Он как-то сразу стал нашим «батей» — строгим, справедливым и внимательным. Уважал в курсанте личность. Мог наказать курсанта за проступок перед строем, но чаще разбирался с ним наедине. Он даже перед строевым старшиной порой защищал курсанта. Его фраза «Лошадь о четырех подковах и та спотыкается, а курсант в двух «гавнодавах» и подавно».

Это он впервые подошел ко мне и сказал: «Влад, тебе надо побриться». И я впервые в жизни взял в руки бритву. Когда что-то не получалось, звучала фраза, присущая только ему — «ить пайть так». Это было верхом его возмущения. Он вел нашу первую роту первого набора «Голландии» до конца шестого курса, до выпуска. У него было потом несколько рот, но нашу он считал родной — своим первенцем. На все юбилейные и не юбилейные встречи мы приглашали Александра Матвеевича, и он приходил, даже когда требовались костыли.

Уволившись в запас, капитан 1-го ранга А.М. Грицака, пока позволяло здоровье, продолжал готовить офицеров флота, работая учебным мастером на исследовательском реакторе «ИР-100» училища.

МОРСКАЯ БОЛЕЗНЬ

Головокружение, тошнота, рвота в результате раздражения вестибулярного аппарата при качке судна — такое определение даёт энциклопедия. Вещь неприятная, и этой болезнью могут страдать люди и на земном, и на воздушном транспорте.

Я хочу рассказать, как нас учили излечиваться от неё на дизельных подводных лодках.

Когда лодка находится в надводном положении в штормовых условиях, то похоже, что ты болтаешься в бочке, брошенной в море. Помните царевича Гвидона из сказки А. С. Пушкина? Кто не испытал этого чувства и не победил при этом морскую болезнь, наверное, не может назвать себя настоящим моряком.

Морская болезнь проявляется не только в вышеприведённых условиях, но и в других — у одних начисто отсутствует аппетит, а другие готовы съесть всё, что можно есть. В те годы единственным лекарством от морской болезни считались селёдка, тарань (вобла) и ржаные сухари. Вот почему этого продукта на флоте всегда было вдоволь, но только не сегодня. «Аппетитных» болящих обычно мало, большинство блюёт до позеленения и ничего не ест. Они проклинают всё и вся: «Зачем я пошёл на этот подводный флот...». И главное, некоторые перестают работать и впадают в бессмысленную одурь. Я знаю многих собратьев ещё по курсантской жизни, которые, испытав на практике «подводную романтику», больше не рвались к корабельной службе.

Я сам, попав в 1955 году на практику на одну из средних лодок легендарного 613 проекта, испытал подобное в Баренцевом море. Правда, до рвоты не дошло, хотя и закладывал пальцы в рот, а вот голова — будто налита свинцом. Мне повезло — попался отличный «лекарь» старшина отсека, жаль, фамилию запомнил. Он излечивал нас, курсантов, от морской болезни следующим образом — у него в запасе всегда была торбочка (небольшой мешочек) с гайками, болтами и шайбами — всё это в разобранном виде. Когда начиналась свистопляска и наша лодка начинала прыгать на волнах, как норовистая лошадь, а мы начинали хандрить, он набирал в поддон под помпой ТП-20 седьмого отсека (а он весь в извилинах, углублениях и прочих заморочках) воды и высыпал из торбочки содержимое туда. Зная их счёт, он заставлял все собрать так, чтобы на каждом болте была гайка и шайба.

Железяки табуном на качке перекатывались в воде поддона... Это очень отвлекало, и мы забывали про морскую болезнь. Таким образом он вылечил не одно поколение курсантов. За это ему многие из моих товарищей благодарны и, став офицерами, не забыли его рецепта.

Но не всегда можно излечиться подобным образом. Есть люди, которым ничто не помогает, и они травят до изнеможения. Кто скисает, тот пропадает для флота. Но многие наперекор всему хотят служить на кораблях. Их выручает только воля и работа.

Был у меня один торпедист матрос Иван Валявин, который никак не мог излечиться от морской болезни, но и списываться с лодки не хотел. Работал, как вол. Но при этом, чтобы не терять сил от рвоты, он постоянно жевал ржаные сухари, а на шее при качке носил жестяную банку, в которую, когда ему было невозможно, он отдавал дань Нептуну.

Специалист был отменный. Полностью и достойно отслужил свой четырёхгодичный срок на подводной лодке. Спустя некоторое время я с удивлением узнал, что после демобилизации он пошёл морячить в мурманский «Трал флот». А как качает небольшие траулеры — это знают только рыбаки. Вот что значит любовь к морю!

Излечение и победа над морской болезнью зависит исключительно от самого человека, его характера, воли, желания и непременно — от его преданности морю. А в любви к морю, как бы не опротестовывали эти слова, есть всё-таки Романтика, и она неистребима в молодых людях во все времена.

{рассказ Вадима Кулинченко}

АПЕРИТИВ ДЛЯ ЛУНИНА

После ВВМИУшп получил назначение в Полярный на «С-345». В отделе кадров дивизии вначале сообщили, что в гостях у подплава находится капитан 1-го ранга Лунин — знаменитый подводник, а уж затем сказали, что моя лодка в море и будет швартоваться к 16 часам. Встретил лодку, представился на пирсе командиру, а в отсеке механику.

Отслуживший уже семь лет инженер — старший лейтенант, не спавший в море двое суток, заявил, что ты, лейтенант, всё

знаешь, но ни фига не умеешь, а я всё умею, но уже ни фига не знаю. Поэтому ты будешь работать, а я — руководить. Сдавать будешь сразу на самостоятельное управление боевой частью, а не группой, но в те же сроки — 40 дней. Одним пальцем напечатал из «Наставления по боевому использованию технических средств» зачётный лист, расставил сроки сдачи. И началось: днем служба и учёба, а после допоздна с тетрадью и старшинами, как говорится, «на животе», по системам и механизмам.

Через несколько дней вечером отвели команду лодки в казарму, а располагалась она на сопке за кинотеатром — в народе «караван-сарай», как тут приходит дежурный и сообщает, что механика срочно вызывают на корабль. А наш механик перед ужином где-то уже «растворился» с друзьями. Понимая, что просто так меха на лодку не вызовут, значит, там что-то не так, бегу на корабль. Лодка ошвартована третьим корпусом у плавбазы «Аят» прямо напротив городского «циркульного» магазина.

Верхний вахтенный сообщил, что на лодке всё спокойно, но был флагмех. Естественно, иду к нему в каюту. Там почти все «флажки» кого-то ждут. Доложился флагмеху. Он задумчиво вздохнул и спросил: «Ты меня понял?». Не знакомый с тайнами «мадридского двора», лепечу: «Никак нет». С трудом, правда без толмача, понимаю, что им нужна к ужину «граната C_2H_5OH ».

Бутылку потом поставили на стол, где за газетой, прикрывавшей обзор со стороны двери, лежал закусон. Но штабом бригады была допущена тактическая ошибка — прикрывая стол от взглядов со стороны двери, они забыли о большом прямоугольном иллюминаторе над столом. Лунин, живший в командирском салоне, имел привычку перед едой пройтись с трубкой по палубе надстройки подышать. Увидев боковым зрением возбужденных штабников, он, заглянув в иллюминатор, внимательно осмотрел каждого из них, задержал недоуменный взгляд на юном лейтенанте, оценил сервировку стола, протянул руку к бутылке, сунул её во внутренний карман тужурки и, помахав рукой, сказал: «Флагмех, распустите офицеров».

Так я впервые увидел Лунина.

Но за второй «гранатой» идти пришлось.

Кстати, заставив меня сдавать сразу на самостоятельное управление боевой частью, мех спас мне жизнь. Я должен был «утопнуть» в ноябре 1958 года.

Мех убыл в техническое управление флота в Мурманск по делам. Мне, уже «допущенному», пришлось делать зарядку аккумуляторной батареи. Ответственность большая — суммарные токи на батарею 4200 Ампер. Ключи в магнитном поле меж кабелями висят, как гроб Магомета, да и водорода выделяется уйма.

Лодка «С-342» уходила вечером в море, а командира группы БЧ-5 на ней не было. Флагмех пришел к нам на борт, чтобы отправить меня на эту субмарину, но выяснив, что наш мех еще не вернулся, он, в конечном итоге, отправил лодку в море без командира группы. При выходе из Кольского залива лодка сталкивается в темноте с танкером «Алазань», кэп которого принял лодку за катер и «пошел» по его корме. Шестой отсек прорубил от диаметральной плоскости до отливного кингстона. Дыра 500 миллиметров шириной и метра три длиной. Моторист по линии вала погиб сразу. Четверо электриков успели обесточить отсек, пока танкер не выдрал свой нос из пробоины. Мокрые, они залезли на верхние койки отсека. Мороз, вода +4°C. Лодку буксиры вскоре приволокли в Полярный и кормой вытащили на мель у пирса, по корме у нашей лодки. Пока резаками расчищали пробоину в прочном корпусе, матросы и старшины погибли от переохлаждения.

Место командира моторной группы было в этом отсеке, так как шли под электродвигателями, но место на этот раз было вакантным.

ПАМЯТИ ОДНОКАШНИКА

Как-то один из преподавателей Национального университета кораблестроения имени адмирала Макарова положил мне на стол вырезку из газеты «Совершенно секретно» за прошлые годы, со статьей Н. Черкашина «С-80» не вышла на связь». Это о катастрофе 26 января 1961 года дизельной подводной лодки пр. 644 Северного флота.

Автор очерка — хороший флотский писатель в силу специфики своей прошлой подводничьей профессии — замполит, видимо, не разобрался в технических тонкостях конструкции этой подводной лодки. Отсюда в статье есть несколько технических «ляпов» и «допущений», которые пошли гулять по свету. Возможно, он невнимательно читал акт обследования поднятой

«С-80», не так понял или не так интерпретировал слова привлечённых флотских специалистов. В акте обследования поднятой 26 июля 1969 года (через восемь с лишним лет) с глубины 214 метров подводной лодки чётко и однозначно указана первопричина трагедии, она отличается от мнения автора и привлечённых экспертов.

Вероятно, я никогда не стал бы писать об этой трагедии, если бы не один факт — на лодке командиром моторной группы служил наш однокашник по Высшему военно-морскому инженерному училищу подводного плавания (позже СВВМИУ, а в народе «Голландия»), староста класса Володя Проппетин. Он до поступления в училище прошел матросскую школу, поэтому мы, салаги первого набора училища, с удовольствием подчинялись старосте, да и учился он отменно. На флоте ему немного не повезло — он попал на модернизируемый корабль, поэтому надолго застрял по меркам Северного флота в командирах моторной группы, тогда как те, кто попал на действующий флот, давно сдали на самостоятельное управление электромеханической боевой частью, а некоторые даже успели стать механиками.

В свой последний поход Володя уходил из моей квартиры в п. Ягельный (теперь г. Гаджиев), забыв в прихожей свои корабельные рукавицы.

Подводная лодка «С-80» была одной из шести лодок пр. 613, которые в конце 50-х — начале 60-х были переоборудованы в ракетные по проекту 644. У них вне прочного корпуса установили по два герметичных контейнера для пуска крылатых ракет П-5. По сути, это были одни из первых ракетных подводных лодок, не считая лодки Шильдера.

Перед аварией лодка совершала переход из полигона боевой подготовки в базу в условиях надвигающегося урагана. Командир дивизии (глубоко уважаемый на флоте) капитан 1 ранга Егоров Г. М., находившийся в это время в море на другом корабле, не рекомендовал штабу подводных сил посылать «С-80» в море в таких погодных условиях. Но послали. В условиях сильного шторма лодки 613 проекта, а «С-80» была далеко не улучшенной модификацией этого проекта, сильно заливают водой. Были случаи, когда вахтенных офицеров, прикованных монтажными поясами к поручню ограждения рубки, уносило набегающей волной, а в центральный пост столбом поступала вода.

Видимо, по этой причине лодка шла под РДП. Это устройство — «работа дизеля под водой», позволяющее лодке двигаться под водой на глубине 7,5 метров, получая воздух для работы дизеля через специальную выдвижную воздушную шахту с запорным клапаном наверху, автоматически закрывающимся при набеге волны. В сильный шторм удерживать лодку на оптимальной глубине проблематично, иногда она проваливается, клапан закрывается и в отсеках создается вакуум, неприятно хлопая по барабанным перепонкам. Если не удаётся вернуть лодку на заданную глубину, экипаж вынужден сниматься с РДП. Этот манёвр занимает 25–30 секунд. В первую очередь герметизируются воздушный и газовый тракты дизеля, и его останавливают. Лодка переходит на движение под главными гребными электродвигателями.

Все забортные отверстия имеют дублирующие запирающие устройства, в том числе и тракты дизелей. Наружные захлопки воздушного и газового трактов имеют гидравлический привод из дизельного отсека, а нижние — ручной привод. Одна воздушная захлопка РДП закрывается гидравликой из центрального поста. Об открытии-закрытии каждой наружной захлопки сигнализирует одна из двух соответствующих лампочек зелёного или белого цветов на щите в центральном посту.

После подъёма лодки комиссия установила, что во время последнего манёвра «срочное погружение» из-за некачественной сборки в период модернизации корабля вывернуло уплотнительное резиновое кольцо на тарелке воздушной захлопки РДП (её диаметр 450–500 мм). При этом через образовавшийся зазор в воздуховод РДП стала с нарастающим напором по мере провала лодки поступать забортная вода, а из него через нижний гриб подачи воздуха к дизелю в пятый отсек лодки. Грибом называют вторую дублирующую захлопку, тарелка которой конструктивно напоминает гриб — предмет тихой охоты грибника в лесу.

В центральном посту, видимо, в течение пары десятков секунд, отведённых им стихией, не смогли оценить обстановку, так как сигнализация им говорила, что все тракты герметичны, поэтому запоздали с аварийной продувкой цистерн главного балласта. Журнал «Морской сборник» №11-92 опубликовал данные расчёта для такой аварии. Допустимая задержка с началом продувания цистерн главного балласта составляет всего 20 секунд. Судя по расположению тел погибших подводников по отсекам,

до момента аварии вахта неслась по «готовности №2 подводная», а это значит, что в дизельном отсеке должны находиться два человека — старшина команды мотористов или командир отделения мотористов в носу отсека и старший моторист в корме отсека. Эти два подводника выполнили всё, что им положено делать по соответствующему расписанию книжки «Боевой номер», кроме одного — они не смогли одолеть силу глубины моря.

Нижний гриб подачи воздуха к правому дизелю имеет ручной привод из дизельного отсека. Чтобы его закрыть, нужно маховик диаметром около 500 миллиметров вращать по часовой стрелке несколько десятков оборотов (если память мне не изменяет, около 55 оборотов). Находившийся на пульте дизеля старшина закрыл газовую захлопку РДП, остановил дизель, отключил носовую шинопневматическую муфту линии вала и стал закрывать нижний гриб. Все нарастающее давление воды на тарелку гриба, а её диаметр около 450 миллиметров, не позволяло это сделать. Тогда оба моториста применили рычаг закрытия клапанов вентиляции ЦГБ. Это стальная труба диаметром около 50 миллиметров. Мотористы согнули эту трубу, но гриб закрыть так и не смогли.

Они погибли первыми у этой захлопки, потом рядом с ними комиссия нашла этот рычаг. Подводники в 3-м и 4-м отсеках пережили их ненадолго. Гидравлическое давление при заполнении замкнутого объёма нарастает мгновенно. Лавина воды, круша переборки 4-го, а затем 3-го отсеков, заворачивая в железо тела подводников, затопила три отсека. Лодка почти вертикально кормой вниз рухнула на грунт.

Глубиномеры замерли на 214 метрах.

Утверждение ныне вице-адмирала Е. Чернова — бывшего старшего помощника «С-80» о том, что на лодку был приписан моторист с другой лодки, где нижний гриб закрывался в противоположную сторону, не состоятельно. Из подводных лодок 613 проекта, а «С-80» была модификацией этого проекта, не было ни одной, где хотя бы один клапан, гриб, кингстон закрывались против часовой стрелки, ни на одной из 215 единиц Николаевской или Сормовской постройки. Эргономика даже в те годы не позволяла сделать иначе. Видимо, старпом никогда не крутил маховик гриба, да и по штату делать ему это не положено.

Предположение консультанта старшего мичмана В. Казанова о намерзании льда на поплавковый клапан РДП, что послужило

причиной трагедии, маловероятно. За несколько лет до прихода «С-80» на флот на двух лодках 25 БПЛСФ «С-345» Сормовской постройки и «С-387» Николаевской для испытаний, помимо многих других механизмов, были вместо серийных поплавковых клапанов РДП установлены экспериментальные штоковые клапаны с подогревом водой, отходящей от дизеля, посадочного седла клапана и приемной трубчатой решетки, что исключало их обмерзание.

Лодку «С-345» я встречал в Лиепайской ВМБ в середине 70-х годов, она входила в состав известного центра в г. Палдиски. На «С-80» стоял клапан именно такой конструкции. Со слов капитана 1-го ранга Минченко (крупного специалиста по судоподъёму), руководившего подъёмом лодки с помощью спасательного судна «Карпаты» постройки Николаевского завода, автор очерка пишет, что «С-80» перед трагедией уклонялась от какого-то судна, о чем, мол, свидетельствует положение вертикального руля «лево на борт», отсюда пошла гулять версия о «супостатах». Акт обследования поднятой «С-80», да и конструкция вертикального руля позволяют утверждать другое. Перо руля на лодках 613, 644 и многих других проектов несколько выступает за обводы кормовой оконечности лёгкого корпуса лодки, поэтому при ударе лодки о грунт кормой перо руля должно неизбежно переложиться на один из бортов, преодолевая сопротивление гидропривода или ломая его, как в случае с «С-80». В акте указано, что «С-80» первоначально лежала на грунте с дифферентом 14° на корму. Об этом свидетельствуют все механические дифферентометры, у которых стрелки прижавели в этом положении. Затем по мере затопления носовых отсеков за счёт фильтрации воды через сальники переборок дифферент отошёл, лодка легла на ровный киль.

Оставшиеся в живых подводники понимали трагизм своего положения — глубина была для лодки запредельной, выпущенные аварийные буи до поверхности не дошли, так как длина троскабелей всего 125 метров при глубине моря 214 метров. Паники не было, об этом свидетельствует накрытый в кают-компании стол.

Интенсивный многодневный поиск затонувшей лодки ничего не дал. Лодка в момент катастрофы была на переходе из полигона в базу, что значительно увеличивало район поиска. Через много лет капитаны рыболовных траулеров доложили, что в одном и том же месте Баренцева моря они рвут тралы о подводное препятствие. Спуск наблюдательной камеры со спасательного

судна ВМФ классифицировал затонувший подводный объект как «С-80», опутанную сетями. Тела погибших подводников, извлеченные из поднятой лодки, были узнаваемы, даже кровь не свернулась. Сказалось действие постоянной температуры воды +4°C.

Однако очерк автору, как всегда, удался. Из него узнаешь не отмеченные в акте факты. Например, историю разоружения запасных торпед в первом отсеке поднятой подводной лодки.

В 70-х годах об этом ходили неясные слухи и легенды.

Приподнятую на гинях спасательного судна «Карпаты» «С-80» поэтапно в подводном положении переместили на несколько десятков миль в бухту Завалишина в районе Териберки, а там подняли на поверхность с помощью судоподъёмных понтонов. Специалисты минно-торпедного управления опасались, что стеллажные торпеды, пролежавшие много лет на большой глубине, могут при выгрузке взорваться, поэтому ими даже было высказано предложение взорвать лодку. А это значит, что причину гибели подводной лодки установить бы не удалось. К руководителю судоподъёмных работ обратился флагманский минёр с предложением — вне плана спуститься в легководолазном снаряжении в затопленный 1-й отсек и снять с шести торпед все двенадцать взрывателей. Ночью подошли на катере к лодке, минёр ушел в отсек, Минченко на сигнально-страховочном конце у люка. Обстановка в первом отсеке ужасная, он затоплен, темнота, трупы, хаос. Тем не менее, минёр разоружил торпеды, вынес взрыватели. Утром на совещании, когда они доложили, что нет необходимости взрывать лодку, начальство поступило с ними, как с Ванькой Жуковым. Но их инициативная работа позволила выяснить причину гибели «С-80», похоронить по-человечески погибших подводников.

ЦЕНА ОДНОЙ НЕПОДАННОЙ КОМАНДЫ

«С-200» принимали в состав 22 БПЛ Балтийского флота после текущего ремонта на Кронштадском СРЗ. Ремонт был выполнен, мягко говоря, плохо. В процессе приемки лодки штабом, при отработке и сдаче задач «Курса боевой подготовки» постоянно обнаруживались недоделки, поломки механизмов. Со скрипом корабль сдал курсовые задачи. Командир БЧ-5 инженер-капитан 3-го ранга в базе был незаменимым человеком, умел добыть,

провернуть, но в море не выдерживал темпа несения вахты механиками. Значительная часть личного состава лодки несет вахту по 4 часа через 8 часов, механики (а их двое) по 4 часа через 4. Естественно, полноценно отдохнуть в море им не представлялось возможным, так как в те четыре часа между вахтами бывают «боевые тревоги», проверки механизмов, ремонты, да и личный состав требует внимания. Поэтому, когда «С-200» уходила на первую после ремонта боевую службу, комбриг послал на ней в море начальника штаба и за несколько часов до отхода лодки, дав ему понежиться под душем, послал в море и ПФ-5. К сожалению, и на боевой службе продолжали выплывать неисправности, особенно в воздушных системах и вентиляции.

Боевая служба «дизельюшки» заканчивалась. Мы успели перехватить канадский авианосец «Бонавенчер» в охранении нескольких фрегатов. Командир лодки и начальник штаба с удовольствием выходили в «торпедную атаку» на ничего не подозревавших «супостатов», были записаны шумы винтов этих кораблей. Основная задача выполнена. С начальником штаба сидим в кают-компании, готовим отчёт, в центральном посту командир лодки и командир БЧ-5. Лодка держится на глубине чуть ниже «слоя скачка», её скорость минимальна — около четырёх узлов. По изменению шума гребных электродвигателей и возникновению дифферента на корму понимаем, что лодка выходит на сеанс связи, всплывая на перископную глубину. Через несколько минут ощущаем легкий щелчок по барабанным перепонкам — значит, сняли избыточное давление в прочном корпусе, которое появляется из-за утечек воздуха высокого давления из системы. Ещё через пару минут послышался звук работающего главного осушительного насоса (ГОН). Пока ничто не выходит за рамки обычного. Насос работает, откачивая воду из уравнильной цистерны. Вода была спущена в неё из поднятой выдвижной шахты РДП, при выравнивании давления в лодке с атмосферным. Когда лодка стала погружаться, шахту опустили, и в неё через поплавковый клапан наверху шахты автоматически поступило 800 литров воды из-за борта. Чтобы плавучесть лодки под водой привести к нулевой, спущенную ранее в цистерну воду и откачивают ГОНОм. Опытному механику «внутренний голос» без замера воды по водомерному стеклу уравнильной цистерны подсказывает момент подачи команды «Стоп ГОН». Время, отпущенное

«внутренним голосом», закончилось, но ГОН работает. ПФ-5 начинает ёрзать на диванчике в кают-компании и просит начштаба отпустить его в «пампасы», то бишь в центральный пост. Начштабу нужно досчитать таблицу отчёта и ПФ-5 ему нужен. Покачав несколько раз, ПФ-5 перепрыгивает через стол и намётом в центральный пост.

На глубиномерах около восьмидесяти метров, лодка уверенно идет в глубину, ГОН пока гудит. На вопрос «Что делали?» — ответ: «Поднимали шахту РДП». ПФ-5 прыгает в трюм ЦП и ухом тут же улавливает рычание воды в разобщительном клапане РДП. Утомлённый боевой службой командир БЧ-5 забыл дать команду трюмному о закрытии этого клапана после осушения шахты.

Пока вдвоем с трюмным с большим трудом перекрывали этот клапан, вода через трубу диаметром около 250 мм продолжала под нарастающим давлением поступать в цистерну, утяжеляя лодку. Ни работа главных гребных электродвигателей на полный ход, ни продувание цистерн не могли сдержать инерцию лодки. Она остановилась и пошла вверх на глубине 200 метров, в седьмом отсеке глубиномер показывал 209 метров. Рабочая глубина этих лодок 170 метров.

Разбор «полёта» на глубину был серьёзным, ведь под килем были километры воды. Года через полтора-два командир БЧ-5 ушёл в военно-морское училище ротным командиром.

Все как у незабвенного Сергея Колбасьева.

БАРК «ДУНАЙ»

Пятьдесят с лишним лет прошло с момента этой короткой практики под парусами, но барк «Дунай» у бывших курсантов первого набора «Голландии» навсегда остался белоснежными воспоминаниями. А недавно на презентации одной из подводнических книг профессора Национального университета кораблестроения им. адмирала С. О. Макарова Ю. С. Крючкова член команды немировской яхты «Икар», участник «Рейса-2000», посвящённого переходу человечества в третье тысячелетие, подарил мне книгу «История Николаевского яхт-клуба». Автор книги М. Терновский, яхтсмен с многолетним стажем, задал мне вопрос: был ли я на «Дунае»? Интуитивно понял, что речь идет не о «голубом Дунае» (по которому мне тоже удалось пройти несколь-

ко десятков миль, следуя на остров Змеиный), а о белопарусном трехмачтовом барке. Получив ответ, автор открыл книгу на странице с фотографиями «Дуная» и его несколько улучшенной копией — ливорнским барком «Америго Веспуччи». Из справочника «Военные флоты 1949 года» М. Терновский узнал: «Америго Веспуччи» построен в 1931 году, он является улучшенным типом «Христофора Колумба» — специально построенного в 1928 году парусного корабля».

А в книге я прочел: «По репарации Советскому Союзу были переданы Италией печально известный трагической гибелью в 1955 году «Джулио Чезаре» (линкор «Новороссийск»), четыре подводные лодки и гордость итальянского военно-морского флота — учебное парусное судно из Ливорно «Христофор Колумб». На нём начинали морскую службу многие из тех «человекокорыб», которые вошли в состав 10-й флотилии МАС, а также сам любимец Муссолини, подводный диверсант №1 «Черный князь» Боргезе, скорее всего, приложивший руку к трагической гибели линкора «Новороссийск» на Севастопольском рейде.

В 1949 году в итальянской печати появились сообщения о том, что итальянские корабли в порты Советского Союза не дойдут, а будут взорваны на переходе. Этого не случилось благодаря тому, что наши моряки, быстро освоив итальянскую технику, сами довели корабли до мест базирования, оставив по дороге итальянские экипажи.

Судьба «Христофора Колумба» на Чёрном море было простой. Назвали «Дунаем». Числился учебным судном Черноморского флота, использовался для подготовки курсантов ВВМУЗов, часто обеспечивал проведение парусных соревнований. Николаевские яхтсмены старшего поколения до 60-х годов жили на нём во время парусных регат. Яхт-клубовский устный фольклор об итальянском прошлом и безвестной кончине учебного барка «Дунай» в Севастополе молчит. И только на старой фотографии одесского яхтсмена — фотографа А. Котляревского, которая сохранилась в яхтенном архиве М. Григорьева, увидел фото с характерным узнаваемым силуэтом.

Дальнейшую судьбу «Дуная» можно предположить — в начале 60-х годов его, скорее всего, порезали на металлолом на Чёрной речке. В Одесском музее флота хранятся два его бронзовых кнехта. «Америго Веспуччи» до сих пор бороздит океаны.

ЕЩЕ О «С-80» И «С-363»

На поиски погибшей 26 января 1961 года на Северном флоте «С-80» были брошены очень большие силы. Искали самолёты, боевые корабли и лодки, искали рыболовные траулеры, но тщетно.

Командованием было принято решение привлечь к поиску по тем временам новинку — телевизионную подводную буксируемую камеру. Так как техника не была достаточно опробована на практике, было решено потренировать операторов в реальных условиях. Для чего подводная лодка «С-363» в Мотовском заливе легла на грунт на глубине около 100 метров, приняв сверх расчётной дифферентовки литров сто воды. Спасательное судно с буксируемой камерой ходило галсами над лодкой, постепенно увеличивая глубину погружения камеры. На мониторе только планктонная муть. В лодке часть команды блаженно отдыхает. Вдруг механик ощутил и заметил по дифференциальному датчику отрыв кормы. Дифферент медленно, но уверенно нарастает на нос. Мех с командиром заёрзали на своих местах, выжидая — авось пронесёт. Но дифферент на нос нарастал. Заполнили немного цистерну быстрого погружения, утяжеляя лодку, но это мало изменило ситуацию.

Командир с механиком ведут дискуссию — всплывать или не всплывать, ведь наверху спасатель, слышен шум его винтов. Подготавливая возможное всплытие, решили открыть клапаны вентилизации цистерн главного балласта средней группы и дали «пузырь в среднюю», чтобы обозначить своё место всплывающим воздушным пузырьём. Когда дифферент достиг опасной черты — разлития электролита аккумуляторной батареи с вытекающими отсюда последствиями, командир даёт команду продуть балласт. Лодка медленно, без хода, начинает всплытие, попытка удержать её на какой-то промежуточной глубине не удалась, и она всплыла в позиционное положение. Командир рывками, осторожно поднял перископ, но тут же отпрянул от окуляра. Все поле обзора заслоняла корма спасателя, который, как потом оказалось, находился в метрах пятнадцати от носовой оконечности лодки. Вскоре выяснилась причина возникновения дифферента. Трос-кабель телекамеры зацепился за кормовую руль и винт. Отцепить его без помощи водолаза невозможно.

Телевизионщики, которые так и не увидели ничего, вопят: «Спасите камеру!»

На волнении моря, когда спасатель и лодка могут навалиться друг на друга, был спущен водолаз, который топором отделил камеру от лодки и в конечном итоге размотал трос-кабель. Камеру подняли на страховочном конце.

Так, кряхтя, новая техника внедрялась на флот. Через восемь с лишним лет по данным рыбаков с траулеров была обнаружена «С-80», а затем поднята с помощью спасательного судна «Карпаты».

НАЗИДАТЕЛЬНО О СТРАШНОМ

В конце 1963 года подводные лодки 25 БПЛ СФ, базировавшиеся в Ягельном, «разгоняли» по другим соединениям. ПФ-5 по живучести «выпала честь» сопровождать три лодки в базу Гремиха, где передать их в другое соединение. Формальные мероприятия передачи закончились быстро, так как задул северо-западный ветер, лодкам на почти открытой этим ветрам стоянке (острова Витте помогали мало) стало неудобно. Местные лодки, обвешанные десятками автопокрышек, чувствовали себя более-менее сносно. А «новосёлы», привыкшие к тихой, защищённой стоянке, оных не имели, поэтому, как только разыгралась волна, их стало бить о плавбазу и друг о друга. При ударах спускные трубы для слива воды из ватервейсов, закреплённые в двух точках балластных цистерн, стали отрываться в верхней части. При этом воздух из цистерн стал выходить в местах отрыва, а так как концевые цистерны на лодках 613 проекта были безкингстонными, то есть не запираемыми снизу, лодки получили крен и дифферент. Их, покалеченных, срочно «выгнали» на якоря, чтобы окончательно не утробить, а начальство стало думать, где раздобыть штук пятьдесят старых покрышек. Дорог, а значит — автомобилей, кроме нескольких служебных, в гарнизоне не было.

ПФ-5 оторвали от родимой «С-345» и поселили на плавбазе, чтобы ждал пароход «Илья Репин» древнейшей постройки, но еще курсировавший вдоль Кольского побережья.

А пока со штабом хозяев сидим в кают-компании, пишем бумаги. Вдруг плавбаза содрогнулась от взрыва. Мигом выскакиваем навверх. На берегу у корня плавпирса клубится облако

взрыва, рядом стоит пожарная машина, служивые бегут к месту происшествия.

Через несколько минут обстановка проясняется. Одна из местных лодок готовилась к постановке в док, из неё уже выгрузили пятьсот патронов регенерации воздуха и от греха подальше уложили штабелем на базальтовой скале рядом с пирсом. На пирсе у лодки боцман сосредоточил запасы грунтовки, краски, растворителя для проведения доковых работ.

Инициативный солдатик из экипажа пожарной машины решил воспользоваться ситуацией и поступить по принципу Гавроша — «если от много взять немножко — это не кража, а просто делёжка». Проблема только в том, что не во что налить ворующую краску. Взор его падает на патроны регенерации. Используя складки местности, он «прихватизирует» один ящик. Хорошо, что препарацию ящика он решил делать на скале, а не в машине — иначе жертв было бы больше. Спецключ для ящика, естественно, у него не было, поэтому в ход пошли молоток и швайка. Пробив небольшое отверстие, солдатик увидел, что отличный оцинкованный ящик подходящего размера набит чем-то похожим на асбест или бумагу, только желто-зелёного цвета. Возникла идея — выжечь содержимое ящика бензинчиком. Что и сделал. Неизвестно, поджигал он бензин в ящике или нет. Вероятно, этого не понадобилось. Регенеративное вещество «O₃» при контакте с любой органикой самопроизвольно возгорается, а при контакте с горюче-смазочными материалами горит с интенсивностью вольтовой дуги или происходит взрыв. Что и произошло. Бедного солдатика взрывом сбросило на ледовый припай с пятиметровой высоты.

Крайнего в этой нелепой смерти не нашлось.

УРАГАН

Осенью 1967 года одна из подводных лодок 22-ой БПЛ Лиепайской ВМБ стала в сухой док завода «Тосмаре» на доковый ремонт. Помимо работ, предусмотренных типовой ремонтной ведомостью, техническое управление флота дало распоряжение о проведении контрольных сверлений прочного корпуса для определения величины его износа. Помимо этой лодки в камере дока стояла ещё одна лодка другой бригады, МПК проекта

122-бис, отопитель и ещё что-то. В соседней камере красовался лайнер средних размеров «Александр Пушкин».

В разгар ремонта ПФ-5 по живучести бригады, как ему и положено, решил проверить свою «подопечную». Оказалось, что при попустительстве меха, ведь лодка стоит в сухом доке, работы ни на один разобранный забортный трубопровод не поставили заглушки, а на ремонтируемых дейдвудных сальниках лий валов аварийные сальники не затянуты, сквозь контрольные сверления виден док. Не корабль, а решето. Перечень замечаний в черновом вахтенном журнале — поэма. Вечером зам командира бригады по ЭМЧ получил доклад меха об устранении замечаний, а ночью разразился ураган.

За несколько часов нагонным западным ветром были затоплены причалы 37-й дивизии. Уровень воды в конечном итоге поднялся выше батопортов доков, и за 20–30 минут он в доках сравнялся с уровнем в гавани. Ветром от причала дивизии оторвало учебно-тренировочное судно (бывшая ПЛ «Фрунзевец») и прижало к стенке завода на противоположной стороне военной гавани.

Прибежавший на завод ПФ-5 увидел, что теплоход сполз с килевой дорожки и навалился на стенку дока. Крен 20–25°, отсеки залиты водой. А лодка 22-й БПЛ стоит с креном 12–13° и дифферентом на корму из-за ремонта клапанов вентиляции балластных цистерн, но отсеки сухие. Дежурные службы обеих лодок ведут борьбу за живучесть второй лодки. От МПК и отопителя из воды торчат одни мачты и надстройки. Разбор происшествия техупром флота и штабом 37-й дивизии был резок и суров.

Это было второе за всю историю этих доков затопление.

Стоя даже в сухом доке, не «суши весла».

КОМУ НА РУСИ ЖИТЬ ХОРОШО

После очередной январско-февральской «автономки» в районе северной Англии, во время урагана мы, чтобы зарядить аккумуляторную батарею, вынуждены были двигаться под РДП на глубине 7,5 метров. По окончании зарядки продолжали двигаться в том же режиме, так как в надводном положении крен лодки превышал порой 45 градусов, а это чревато разливом электролита.

Сменившись с вахты, прилёг в каюте, привязав себя к койке простыней. Не сон — дремота, но и тут возникает командир: «Флагмех, вставай! Воздух ушел в самоволку!». Он не потерял чувство юмора и в этой обстановке. Бросаюсь в центральный пост. На колонке воздуха высокого давления стрелки манометров повисли на нуле. Только в двух командирских группах, где клапаны, как и положено, стояли в положении «невозврат», стрелки бодро показывали 200 кг/см². Не скажу, что мороз пополз по коже, но что положение аховое — понял бы даже салага. Под водой — без воздуха!

Пробежал по всем отсекам, опросил вахтенных. В шестом отсеке доложили, что над головой слышали грохот. Перекрыли все групповые клапаны ВВД и с разрешения командира ПЛ из одной командирской группы подали воздух в предполагаемую аварийную группу. Стрелка манометра не дрогнула. Отключили группу. Запустили электро- и дизелькомпрессоры. Девять часов по боевой тревоге в ураган пополняли запас сжатого воздуха.

Причину «самоволки» ВВД узнали после вспытия. У баллона весом 960 килограммов, находившегося в кормовой надстройке, волной оборвало бандаж крепления, баллон сдвинулся в корму, при этом лопнул его биметаллический трубопровод. Через него воздух и ушел в океан. Когда погода успокоилась, командир на мостике обнаружил, что от лобовой части ограждения рубки в наличии только ребра жесткости, а от листов обшивки торчат, как осколки стекла, отдельные кусочки стали.

Дело в том, что обшивка лобовой части рубки из-за наличия на мостике магнитного компаса выполняется из маломагнитной стали, а она подвержена межкристаллитной коррозии. Поэтому обшивку и разбила волна.

Когда, возвращаясь в базу, шли датскими проливами, многие судоводители снимали фуражки: они-то уже знали о катастрофах восьми судов несколько дней назад.

Вскоре по приходе в базу начались проблемы со здоровьем, вероятно, процесс накопления отрицательных эмоций наполнил чашу терпения организма. Военно-врачебная комиссия флота поставила вердикт — не годен к службе на подводных лодках, годен к службе на надводных кораблях. Тут же последовало предложение — идти старшим офицером отдела эксплуатации технического управления Балтийского флота. Но, видимо, был прав

мой первый флагмех Ю.А. Кирюшкин, который записал в моей аттестации: «имеет склонность к преподавательской работе». Так оказался на военно-морской кафедре НКИ.

Как писал один флотский поэт:

*И утопив в стакане водки
Остатки детских синих грёз,
Я уходил с подводной лодки
Без сожаления и слёз.*

Но, вероятно, он кривил душой — подводничкое остается.

Когда через годы привез студентов 6-го курса на военные сборы в г. Лиепая, довелось принимать швартовые концы своей «С-345» с чувством сожаления и почти без слёз.

Теперь о прозе жизни. На новом месте службы, естественно, возник вопрос о жилье. Его распределял старший морской начальник гарнизона. За многие годы существования бригады строящихся и ремонтируемых кораблей он один на этой должности удосужился получить звание контр-адмирала, имея за плечами семь классов и, впрочем, что немаловажно, войну. На моей прежней службе ни один из командиров бригад первой линии не был удостоен «мухи» — адмиральской звезды. Когда мы с тоже вновь назначенным на кафедру коллегой пришли к нему «бить челом» по поводу жилья, он заявил: «А, наука пришла. Не думайте, что вы такие умные. Когда изобрели высшую математику, я её сразу стал изучать».

Пока мы переваривали этот афоризм, в кабинет врываются две фурии — жены военнослужащих со своими проблемами. Адмирал вскакивает из-за стола с рыком: «Кто, почему...?». Женщины и мы в ступоре. У стола стоит выше пояса — адмирал, а ниже — тело в трусах «а-ля семейная радость» и волосатые ноги. Его штаны в это время гладил утюгом матрос в соседнем кабинете.

О НАШЕМ КОМДИВЕ

«Эска» после длительного пребывания «за бугром», ещё крадучись, прорывалась домой — «мимо Летинского в базу, что за ним направо сразу...». До пирса около трех суток перехода. По «ситцевому радио» прошло оповещение: «Наши идут домой».

Так как это было в период становления бухты Ягельная базой подводных лодок, встретить дома подводных мореходов прилично было затруднительно. Положение спасал магазин в рыбацком поселке Сайда, расположенном в конце одноименной губы, но до него двенадцать километров скалистой заснеженной тундры. «Женсовет» некоторых лодок часто образовывал группу лыжниц и через сопки убывал в Сайду на буфетно-магазинный шопинг. Путь — двенадцать километров туда, а затем обратно, по обледенелым скалам — молодых женщин не останавливал.

Крайне редко женщины находили в базе работу, или работали на общественных началах, с надеждой в будущем занять штатное место. Так было и со школой, существовавшей долгое время в деревянном бараке на птичьих правах — приватно. В базе тогда не было кинотеатра, дома офицеров, спортзала и прочих нужных для молодежи заведений, а командир дивизии в первом девятиэтажном доме, построенном на месте мелководного озерца, выделил весь первый этаж под школу.

Мудрый руководитель. Он один был и командиром громадной подводничкой дивизии, и старшим морским начальником, и, по-теперешнему, мэром, и главным архитектором, и..., и..., и..., и наконец, отцом родным молодым офицерам и их семьям. Меж собой молодежь почтительно называла его «Дедом». Книга комдива «Фарватерами флотской службы» теперь стоит на полке у каждого уважающего себя подводника.

Флотский поэт Н. Гульнев позже написал:

*Он океанов знал простор,
И сполох северных сияний!
Был осторожен? Что за вздор!
Ему на всё хватало знаний.*

*Дела вершил наверняка
И мерой точного расчета,
Его суровая рука
Была надеждою для флота.*

Об участии в Великой Отечественной войне на подводных лодках, службе на различных флотских должностях написано много. Хочу познакомить с его некоторыми чисто человеческими поступками.

В двухкомнатной квартире меха случился пожар, сгорела одна комната. Виновницей была жена-училка. Получив сигнал «Возвращаются!», группа женщин решила отовариться в сайдинском магазине. Их задерживала одна подруга — у неё закончились уроки, и она переодевалась для похода. В спешке, погладив спортивный костюм с начёсом (шик по тем временам), она забыла выключить утюг, оставив его на столе, покрытом толстым листом оргстекла. Когда вернулась — квартира черна, как пещера первобытного человека. Комната забита пожарниками, в центре комдив. Тут же следует приговор: «Раз не умеешь жить в отдельной квартире, переезжаешь в коммуналку». Но последнее слово «подсудимой» дал. Выслушав лепет: «Лодка, муж, возвращаются, школа, Сайда, лыжи, рюкзак, приличный стол», комдив, поняв суть дела, грозно оглядел её товарок по походу, сменил гнев на милость и приказал командиру стройбата выделить людей, чтобы к приходу лодки квартиру привели в порядок. К возвращению меха квартира сверкала свежей краской, только на паркете остался глубокий отпечаток утюга, прожегшего стол насквозь.

Летом, когда жен и детей офицеров в посёлке практически не осталось, у комдива возникла проблема — сберкасса остаётся без работниц. Методом опроса «туземцев» он выясняет, чья жена ещё не снялась с насиженного места. Оседлав УАЗик, на котором комдив регулярно объезжал владенья свои, он разыскал в школе задержавшуюся отпускницу. Выяснив, что она ждет возможного отпуска мужа, комдив предложил ей временно принять сберкасса гарнизона. Мольба: «Мне нельзя доверять деньги, неизбежно накуролешу», не остановила его. «Поможем!» — как отрезал.

Вечером следующего дня при очередном объезде владений он заехал в сберкасса, где застал в слезах новоиспеченную «кассиру».

— Ну как «кредет-дебет»? — съёрничал он.

— Нет одной тысячи!

— Кто был?

Следует перечисление нескольких фамилий.

Минут через сорок деньги были в кассе. Одному из командиров лодок она передала оную тысячу — по прежним меркам деньги немалые, а он, не пересчитав, положил их в свой сейф.

Вот таким даже в мелочах был наш «Дед».

Летом 1962 года на 8-ю дивизию подводных лодок прибыла для переподготовки сборная команда подводников ещё времен Великой Отечественной войны. Оказалось, что среди них были члены команд «Щуки» и «Малютки», на которых наш комдив прорывался через противолодочные заграждения врага в глубинах военной Балтики.

«Дед» с каждым из ветеранов беседовал индивидуально, выяснив их жизненные ситуации. Затем было общее собрание, где он определил для отработки сформированного экипажа подводную лодку «С-345» 25 БПЛ, определил этапы и сроки переподготовки. Отдельный инструктаж получил личный состав ПЛ «С-345». «Корректность и ещё раз корректность, но помните — в море мелочей не бывает», — напутствовал комдив.

Довольно успешно в срок прошла отработка, а затем сдача «Задачи №1». Почти сразу «С-345» уходила в море «на Задачу №2» с нашим вторым экипажем. Комдив пришел на пирс проводить лодку, сожалея, что по службе не может выйти в море. Особый инструктаж получил старпом, ведь он — ключевое звено в отработке сплыванности экипажа.

Полигонное время пролетело довольно быстро, ветеранские руки мгновенно вспомнили былое и освоили новое. Учились они, а главное — учились у них мы.

Комдив встретил лодку на пирсе, сделал разбор выхода в море, утвердил оценку отработки ветеранов — «Хорошо». В этом эпизоде мы, молодые офицеры, старшины и матросы воочию ощутили преемственность поколений.

И опять от Н. Гульнева:

*Поклонитесь, ребята,
Учтиво,
Распахните
Благие сердца,
Этот тост —
За седого комдива,
За бойца
И второго отца!*

Герою Советского Союза, адмиралу флота Георгию Михайловичу Егорову (тогда ещё капитан 1-го ранга) 30 октября 2007 г. исполняется 89 лет.

Мы, флотские, кто десятилетиями служил на Флоте, а теперь служит Флоту, любим Вас, Георгий Михайлович!

Многие Вам лета!

Офицеры 8-й дивизии СФ:

Инженер-капитан 2 ранга в отставке Владислав Мацкевич — командир БЧ-5 ПЛ «С-345», г. Николаев (Украина);

Капитан 1 ранга в отставке Вадим Кулинченко — командир БЧ-3 ПЛ «С-345», г. Москва;

Контр-адмирал в отставке Валентин Барановский — старший помощник командира ПЛ «С-345», г. Санкт-Петербург.

На ПЛ «С-345» служили на рубеже 50-х – 60-х годов.

О МАЯЧНОМ ЗНАКЕ «ТЕНДРОВСКИЙ ЖЕЛЕЗНЫЙ»

В 53-м году после первого курса мы проходили кратковременную корабельную практику на трёхмачтовом барке «Дунай». Занятия по парусному вооружению проводил весьма пожилой боцман-сверхсрочник. Видя, что курсанты, еще не забывшие мамины пирожки, начинают засыпать от многочисленных и диковинных эзельгофов, чиксов, риделей, юферсов, лиселей и прочих терминов, он делал перерыв и травил анекдот или рассказывал что-то из истории флота. Когда барк проходил вдоль Тендровской косы (Ахиллесова бега), он, указав на маячный знак «Тендровский железный», рассказал, что это одна из мачт броненосца «Потёмкин», а вторая установлена на острове Майском в Днепробугском лимане.

Судьба позволила мне побывать у этого маячного знака. В одном из шлюпочных (на шестивёсельных ялах) походов со студентами НКИ мы шли по маршруту Николаев — Очаков — Кинбурская коса (место, где затоплен монитор «Ударный») — Железный порт — Скадовск — Бакальская коса (Крым). Пройдя через промоину в Тендровской косе и выйдя в море, решили, по моему предложению, заночевать у маячного знака «Тендровский железный». Проблесковый огонь маяка ночью обеспечивал какой-никакой комфорт.

С рассветом направился к ажурной трапецеидальной конструкции высотой 34 метра. Рядом с маяком прямо на урезе воды обнаружил останки срезанной автогеном мачты высотой около двух метров. Очень ржавая (толщина ржавчины до 10 – 12 мм) клёпанная конструкция из стали толщиной около 20 миллиметров. По наружной поверхности останки скоб-трапа, внутри мачты толстостенная продольная труба прямоугольного сечения и поперечные переборки. Сбоку рана от автогена, кто-то пытался вырезать кусок, но внутренние конструкции мачты не позволили его отделить. Ясно, что это была мачта крупного корабля, продольная прочная труба служила для защиты электрокабелей от осколков.

Попав на стажировку в Техническое управление Черноморского флота, в свободное время обратился к начальнику гидрографического управления флота контр-адмиралу Митину, он предоставил в мое распоряжение обширнейшую библиотеку по гидрографии. Там нашел карты и лоции, начиная с Манганари Е. П.

Первое упоминание о маячном знаке в лоции за 1826 г. — железная мачта с бакштагами. Так как электричество тогда еще не применялось, значит, конструкцию, останки которой стоят сейчас, поставили позднее. Наличие железной мачты с бакштагами прослеживается по документам 1836, 1883, 1901 годов. В «Описании маяков, башен и знаков русских и иностранных берегов Чёрного и Азовского морей», Петроград, 1923 года, этот знак не упоминается. Вновь он появляется в «Огни и знаки Чёрного моря, включая Босфор» за 1940 год. То есть где-то после 1923 и была установлена в качестве знака мачта крупного корабля. Опрос старых маячников в Севастополе, Одессе, Очакове и Николаеве, увы, ситуацию не прояснил. Боцман «Дуная» знал больше.

Броненосец «Потёмкин» был разобран на металлолом в 1925 г.

Трапецеидальную конструкцию знака установили в 1967 г.

БЮСТ АДМИРАЛА И ИКОНА

Когда в 70-х годах в НКИ воссоздавался музей С.О. Макарова, совет музея тесно контактировал с одним из основателей (в начале прошлого века) Николаевских краеведческого музея и картинной галереи им. В.В.Верещагина — Каминским Феодосием Тимофеевичем.

Сын клёпальщика николаевского Адмиралтейства, в 1912 г. он закончил Петербургский археологический институт. В начале Первой мировой войны закончил школу прапорщиков, честно воевал на фронте, был ранен, имел солидный ряд боевых орденов. Был директором Николаевского историко-археологического музея, учёным хранителем заповедника «Ольвия», активно участвовал в археологических раскопках в Ольвии, на территории Николаева и других городов, опубликовал многие десятки статей, очерков. При нём были значительно расширены экспозиционные площади музея, в фондах музея насчитывалось более 30000 предметов. В советские времена в три приёма отсидел кучу лет в местах не столь отдалённых. Каждая встреча знакомила нас с малоизвестными эпизодами из истории города Николаев и Черноморского флота.

Известно, что Севастопольская морская библиотека (тогда офицерская) и её фонды были созданы по инициативе адмирала А.С.Грейга, а затем опекались адмиралом М.П.Лазаревым. Деньги собирались по подписке среди офицеров флота. Для библиотеки, тоже по подписке, были изготовлены мраморные бюсты адмиралов М.П.Лазарева и А.С.Грейга.

С началом Крымской войны фонды библиотеки, часть её оборудования были переправлены в г.Николаев — тогда главную базу Черноморского флота.

После позорного для России окончания Крымской войны по Парижскому договору Россия не имела права держать на Чёрном море военный флот, порт Николаев был низведен до положения станции, судостроение на почти долгих двадцать лет замерло. Из-за сокращения штатов многие служилые люди ушли с флота или убыли к новым местам службы.

В последней четверти XIX века с началом возрождения флота фонды библиотеки были возвращены в Севастополь, хотя часть книг при этих передрягах была утеряна. Не вернулись и бюсты адмиралов.

О судьбе бюста адмирала М.П.Лазарева и поведал нам Ф.Т.Каминский.

В конце 20-х годов Ф.Т.Каминский шел по улице Потёмкинской вдоль забора бывшего морского острога в сторону улицы 2-й Слободской. Ворота у административного здания острога были открыты. Какие только учреждения не были в этом здании

за многие годы! Здесь, в управлении морского острога, служил отец будущего адмирала С. О. Макарова, здесь располагались комендатуры гарнизона, военкомат, что-то связанное с авиацией, а в 60-х годах был общетехнический факультет НКИ, затем его военно-морская кафедра.

При создании лаборатории и установке действующих дизельных агрегатов, макета 49-цилиндрового дизеля была, например, найдена бронзовая печать для сургуча. В центре надпись «Для пакетів», а по окружности — «Варварівський райпарком Миколаївськ. округи». Видимо, и эта контора здесь располагалась.

Проходя мимо, Ф. Т. Каминский увидел, что посреди пыльного двора на каком-то мраморном бюсте сидит матрос и немецким штык-тесаком с упоением рубит бюсту уши. Музейщик мимо пройти не мог.

Подойдя ближе, он обнаружил, что матрос восседает на бюсте адмирала М. П. Лазарева. На увещевания остановиться, так как он гробит частицу истории флота, матрос пошел со штыком на «контру недобитую». Только вмешательство коменданта позволило пресечь вандализм. За 3 рубля был нанят извозчик и бюст переправлен в краеведческий музей.

Позже бюст с частью найденного оборудования библиотеки был переправлен в Севастополь. Но он не вернулся в библиотеку, а экспонируется в музее обороны Севастополя. Каждый желающий, посетив этот музей, в одном из залов может увидеть этот бюст, у него уши из алебаstra. Неизвестный мореман оставил свой геростратов след в истории флота. В восстановленной морской библиотеке после Великой Отечественной войны были установлены новые бюсты, меньшие по размерам.

Несколькими годами позже по стране прокатилась чудовищная волна изъятия из соборов, церквей и других объектов религиозного культа раритетов и предметов, содержащих драгоценные металлы и камни. Не обошла стороной она и Николаев. Была создана специальная комиссия. Первым «набегу» подвергся Николаевский Адмиралтейский собор, бывший долгое время главным собором Черноморского флота. В соборе хранились национальные раритеты — кормовые флаги с легендарных кораблей российского флота, ластовых экипажей, а также флаги и значки с захваченных в боях турецких, египетских и прочих кораблей. Все эти флаги были в специальных многослойных чехлах

и размещались в бронзовых ритонах по обеим сторонам главного входа.

Тогда же был вскрыт склеп основателя города Николаев М.Л. Фалеева. На облицованном камнем постаменте находился чёрный гроб, покрытый Андреевским и крепостным флагами. В головах гроба лежала треуголка, а по бокам постамента стояли морской палаш и шпага гражданского чиновника высокого ранга. Предмет вождения — пуговицы мундира оказались не золотыми, а позолоченными. Останки основателя города перевезли на кладбище и поместили в склеп семьи адмирала Н.А. Аркаса. Не обошли стороной и молельный дом, который был напротив собора и располагался на месте, где сейчас размещается «Дворец творчества молодежи» (бывший дом политпросвещения). Там молился народ недворянских кровей. Ценностей там не оказалось, кроме посеребренной купели да простой иконы Николая Чудотворца. Поверх оклада иконы дугой шла медная пластина. На ней выгравированы слова: «Николаевскому Адмиралтейскому собору от моряков Черноморского флота на вечное хранение». Это была легендарная икона с линейного корабля «Три Святителя» Черноморского флота.

Когда в период Крымской войны возникла реальная угроза прорыва вооруженных пароходов противника на внутренний рейд Севастополя, после долгих споров и колебаний было принято решение затопить на входе несколько старых парусных кораблей флота. Выбор адмирала Корнилова пал на пять линейных кораблей: «Три святителя», «Силафаил», «Варна», «Силистрия», «Уриил», а также на два фрегата: «Сизополь» и «Флора». Затопление должно было начаться по сигналу, поднятому на флагштоке башни «Офицерской библиотеки». Утром 11 сентября этот сигнал появился.

Первым под воду ушёл один из фрегатов, за ним последовательно ушли в пучину четыре линейных корабля, спустя некоторое время второй фрегат. Линейный корабль «Три Святителя», несмотря на то, что в днище и в бортах были прорублены отверстия и подрублены мачты, осел в воде, но не тонул. При затоплении каждого корабля по толпе жителей Севастополя, стоявших на набережной, прокатывались стон и плач. Наблюдая агонию «Трёх Святителей», кто-то из членов команды вспомнил, что на корабле забыта икона Николая Чудотворца — покровителя

моряков. Один из матросов на ялике вызвался сходить на корабль. В залитой водой корабельной церкви он нашел эту икону. Корабль медленно оседал в воду, с берега это было едва заметно, поэтому пароходо-фрегат «Громоносец» получил приказ ускорить затопление корабля, ведь на внешнем рейде с утра уже стояли французские пароходы. Три выстрела ядрами с расстояния картечного выстрела произвели в районе переменной ватерлинии страшные разрушения, и около 13-ти часов «Три Святителя» ушёл на дно Севастопольской бухты. Позже при оставлении Севастополя эта икона и была передана в собор Николаева.

В годы Великой Отечественной войны следы этой иконы затерялись.

Может быть, кто-то из читателей знает дальнейшую судьбу иконы.

Она же святыня Черноморского флота...

ОСТРОВ ЗМЕИНЫЙ

Отплавав много лет на подводных лодках на разных океанах и морях, совершив со студентами НКИ много шлюпочных походов, так и не удалось осуществить давнюю мечту — побывать на острове Змеином в Черном море — недалеко от гирла Дуная.

В октябре 2006 года, переключая каналы телевизора, наткнулся на репортаж об этом острове. Закончился репортаж, с грустью говорю жене, что не осуществилась моя мечта. Но не прошло и десяти минут, как раздался телефонный звонок. Звонят из Одесской ассоциации моряков-подводников, предлагая поехать на остров Змеиный в составе группы ветеранов разных городов Украины. Поездку обеспечивают одесситы под эгидой губернатора города Одессы.

Поехать на остров Левки (Белый), Ахилла, Федониси (Змеиный), Лепкарон (Блаженный), Филоксия, Илан-Ада (Змеиный) и, наконец, просто наш Змеиный. Вот удача!

Не сомневаясь ни минуты, даю «добро», даже не думая, как к этому отнесутся начальство в университете и жена. Университетская и домашняя «таможни» дали «добро». И через несколько часов наша николаевская группа уже в Одессе.

Здесь ещё раз повезло — мы познакомились с отличными людьми — членами штаба Одесской ассоциации моряков-

подводников. В отличие от подавляющего большинства ветеранов, «забывающих козла», дегустирующих пиво и ему подобное, они заняты делом. Создали музей Александра Маринеско, выдвинули идею создания в Одессе памятника Джевецкому и открыли его, организовали один из всемирных конгрессов ветеранов-подводников, пишут книги по истории флота, подбирают материал для идентификации погибших в годы войны наших подводных лодок и многое, многое другое.

Особенно мы благодарны капитану 2-го ранга Владимиру Павловичу Римковичу и председателю ассоциации моряков-подводников имени А. Маринеско капитану 1-го ранга Лившицу Евгению Семеновичу. Они окружили нас заботой, подарили книги, показали на переходе кучу видеофильмов об обследовании погибших подводных лодок.

Наша николаевская группа состояла из председателя областной ассоциации ветеранов-подводников капитана 2-го ранга Крылова Г.М., мастера-судосборщика ЧСЗ, строившего подводные лодки 613 проекта, Гладищенко И.А. и автора. Переход на транспортном рефрижераторе «Касатка» из Вилково на остров занял около девяти часов, три по Дунаю и шесть по морю. Остров в вечерней дымке «всплыл» довольно неожиданно, хотя николаевцы весь маршрут провели в креслах на шкафуте судна. Штормило прилично. Поразил вновь построенный причал циклопических размеров, позволяющий свободно швартоваться в любую погоду. Раньше здесь в штормовую швартовку затонули самоходная баржа снабжения и плавкран. В ступающих сумерках мы ходили по острову и уже в полной темноте вняли призывам хозяев острова размещаться в домиках Национальной академии наук Украины.

Утром следующего дня экскурсия была продолжена, её вел председатель Одесского областного коммунального предприятия «Островное». Поразила структура «почвы» острова. Массив острова горизонтальными, наклонными, вертикальными трещинами разбит на блоки, как будто титаны складывали их в спешке. Глыбы сложены из окатышей и острых кварцитовых камней, спечённых воедино донным илом, затвердевшим за тысячелетия до состояния камня. Чудовищная сила земных недр выдавила массу острова на сорок метров выше уровня воды.

Наши затянувшиеся за полночь споры об истории острова были утрясены В. Римковичем. Оказалось, он не только глубоко

знает прошлое острова, но и написал книгу — «Остров Ахилла». С дарственной надписью «От автора. На острове, где Елене и Ахиллу было хорошо» он подарил книгу мне. Из этой книги мы проследили цепочку обитателей острова с эпохи палеолита (100–40 тысяч лет назад), эпохи неолита, периода древнегреческой цивилизации, скифов, хазаров, готов, сарматов, римлян. В конце IX века остров входит в состав Киевской Руси, в XIV веке остров принадлежит Золотой Орде, Крымскому ханству. В XVIII веке остров в составе России до 1856 года, после Крымской войны по Парижскому договору он переходит к Турции. С 1879 года по 1945 год остров принадлежит Королевству Румыния, а после Великой Отечественной войны входит в состав СССР. В настоящее время это территория Украины.

Первое боевое крещение Черноморский флот России получил здесь. Авангард эскадры под командованием капитана бригадирского ранга Ф. Ф. Ушакова, державшего флаг на линейном корабле «Святой Павел», одержал победу над турецким флотом.

У побережья острова лежит с 1942 года подорвавшаяся на mine, разорванная пополам ПЛ «Щ-208» (возможно, это «Щ-212»). А недалеко лежат с 1941 года наши «М-118», «М-58», «М-34», «М-59», неся бессменную подводническую вахту. Всего же вдоль побережья Болгарии и Румынии лежит на грунте 15 наших подводных лодок и, вероятно, много немецких и румынских донных мин. Тревожить первых — кощунственно, а вторых — опасно для любопытных «ныряльщиков за раритетами» и судов, бросающих якорь.

В 1978 году на острове велась нефтегазоразведка. Геологи пробурили ряд скважин, которые дошли до глубины 507 метров. Результаты были обнадеживающими для дальнейшей разведки нефти и газа на острове, а также в его континентальном шельфе. Однако при разведке и добыче углеродов может возникнуть серьёзная проблема. На шельфе острова лежат наши погибшие лодки, боеголовки торпед, неконтактные донные мины. В этом районе даже якорь бросать опасно. Не все погибшие лодки найдены и идентифицированы, поэтому одесские ветераны-подводники и обратились к своим собратьям из других городов — помочь любыми материалами, сведениями о погибших лодках.

Николаевская организация ветеранов-подводников за полтора месяца после поездки на базе документов Национального университета кораблестроения имени адмирала Макарова, клуба

аквалангистов «Садко», журналов по флотской тематике отправила в адрес одесской ассоциации около 400 страниц документов. Возможно, мы что-то продублировали, так как не знакомы в полном объёме с документами одесситов. Но сотрудничество продолжается.

Остров в настоящее время освободился от военного присутствия и стал полностью гражданским, если не считать пограничников, несущих дежурство вахтовым методом.

На острове отремонтированы, очень прилично, маяк и примаячные постройки, действует банк, почта, построено здание музея, заложен фундамент и цоколь часовни. Пробурено четыре скважины от 40 до 120 метров, правда, вода пока техническая. Академия наук Украины построила несколько домиков для научных сотрудников, работающих на острове вахтовым методом; в глубокой шахте бывшего командного пункта работает сейсмическая лаборатория. Остров зарос высокой травой, а еще недавно он был гол. Убрали с острова коз и свиней. Есть планы развития инфраструктуры острова, предусмотрена постройка мола и причалов для маломерных судов, возведение гостиницы для туристов.

Остров до сих пор представляет интерес для археологов. Ранее на острове находили сотни различных монет, перстней, гемм, керамики, подавляющее большинство к настоящему времени утеряно.

О ЗАГУБЛЕННОЙ ИДЕЕ

Значительная часть жителей Николаева даже не подозревает, что наш город был одной из колыбелей Российского подводного флота. В Николаеве М. Н. Налетовым в начале прошлого века был построен первый в мире подводный минный заградитель «Краб», строились или собирались из поставляемых узлов первые российские подводные лодки.

После революции на двух заводах города строились подводные лодки типа «Щ» — «щуки» ряда серий. Частично самостоятельно, частично во взаимодействии с другими заводами было построено 48 единиц этих лодок, принявших участие в Великой Отечественной войне на всех флотах Союза.

Строились лодки типа «М» и «С», но в значительно меньших количествах.

После войны на «ЧСЗ» строились подводные лодки 613 проекта. Лодок этого проекта было построено в стране 215 единиц, из них 72 лодки построил наш завод. Лодки николаевской постройки выгодно отличались от лодок сормовской постройки качеством выделки, дизайном покраски отсеков, да и организацией службы на них.

Ни экономика страны, ни промышленность не могли обеспечить подводникам необходимой скрытности лодок, обитаемости личного состава. На них не было холодильных камер, достаточных запасов пресной воды, кондиционеров. В полярном море обогрев шел за счет тепла работающих механизмов, в южных широтах температура в отсеках поднималась до 50–60°C. В отсеках под водой шел порой конденсатный дождь, вызывая кожные заболевания, ведь ни бани, ни пресного душа проектом не предусмотрено. Раз в декаду корабельный врач выдавал личному составу в море посменно ватные тампоны, спирт для обтирания и разовое белье. Вот и вся баня.

Через несколько дней после выхода в море горячая пища готовилась уже из сухих продуктов — картошки, лука, моркови, а вместо хлеба шли ржаные сухари и галеты «Арктика».

Ограниченность внутреннего пространства вызывала гиподинамию экипажа. Часто на дороге в районе базы лодок можно было видеть офицера или мичмана с лицом белым, как бумага, сидящих на чемоданчике. Было ясно — этот мореход только что вернулся с боевой службы продолжительностью 30, 60 или более суток. Его не несли ноги.

Однако эти лодки были большим шагом вперед в развитии подводного кораблестроения.

Они как живые слушались грамотного командира и механика. Лодку можно было дифферентовать, не глядя на дифферентометр, ощущая палубу ногами.

Эти лодки заслужили того, чтобы хотя бы одна из пары сотен стала на пьедестал. Ведь они обеспечили создание подводного ядерного щита страны. Многие из них позже стали экспериментальными для отработки новых видов оружия, техники, связи и прочего.

В первой половине восьмидесятых годов среди ветеранов-судостроителей созрела идея поставить в Николаеве одну из этих лодок в качестве памятника-музея, став филиалом музея судостроения и флота.

До этого в Союзе на постамент была поставлена лодка «С-56». Идею воплотил штаб КТОФ и «Дальзавод» Владивостока. В Североморске готовилась к вечной стоянке Лунинская «К-21».

По согласованию с обкомом КПУ Главнокомандующему ВМФ было направлено письмо с просьбой передать городу одну из лодок 613 проекта. Как оказалось, письмо было некорректно, потому что штаб ЧФ, долго не раздумывая, дал команду, и в Николаев с помпой была приведена «за ноздрю» списанная подводная лодка «С-217», которая несколько лет стояла в Севастополе на металлобазе, ожидая очереди на разделку.

Лодка была, мягко говоря, в ужасном состоянии. Палуба надстройки настолько проржавела, что ходить по ней было опасно. Все механизмы, системы, устройства разобраны или полностью выгружены. Не подводная лодка, а ржавая бочка, заваленная металлоломом.

Приемная комиссия, назначенная обкомом, сделала вывод, что переоборудование лодки под музей экономически нецелесообразно. Возник конфликт между обкомом и специалистами-подводниками с военно-морской кафедры НКИ. Один руководящий чин обкома даже заявил, что пусть завод делает макеты механизмов из дерева. Судостроители поддержали подводников, и Главному ВМФ ушло новое подробное письмо с дизайн-проектом будущего музея и обоснованием, почему «С-217» негодна для этой цели, а также с просьбой выделить городу другую лодку, которая подлежит списанию в дивизионе консервации кораблей Одесского гарнизона ЧФ (разведка донесла).

Через пару месяцев было получено «добро» Главкома ВМФ и создана комиссия, которая направилась в Одессу для приемки лодки. Командир дивизиона Герой Советского Союза Соколов предложил комиссии бартер — вместо списываемой лодки, имеющей ещё достаточный моторесурс дизелей, передать Николаеву «С-332», которая используется дивизионом в качестве учебно-тренировочной базы.

Комиссия, осмотрев УТС, согласилась с доводами комдива. Эта лодка полностью укомплектована (не было только одного дизель-компрессора ДК-2), в лодке флотский порядок.

Дизайн-проектом предусматривалось оставить в целости и сохранности носовые отсеки, в кормовых убрать механизмы левого борта и там разместить экспозицию по истории создания подводных лодок. В левом борту первого и седьмого отсеков сделать

прямоугольные вырезы для входных дверей, к которым должны подходить две крытые галереи, через них в лодку должен поступать горячий воздух для обогрева отсеков.

Пока решался вопрос о буксировке лодки в Николаев, автор слетал во Владивосток по семейным делам, где заодно осмотрел «С-56», познакомился с документами «Дальзавода» на постановку ее на берег.

Их идея очень подходила к нашей проблеме. Дальзаводовцы на стапель-палубе небольшого плавдока закрепили рельсы и установили старые железнодорожные платформы, а на них сформировали клетки докового набора. Ввели лодку в док, состыковали доковые рельсы с путями на берегу и вывели тягачами платформы с лодкой под срез берегового откоса. Установка килевых подпор из бетона была делом техники. Со склона к лодке подсоединили две галереи, на берегу смонтировали станцию обогрева.

Эта идея как нельзя лучше подходила николаевцам, если лодку ставить в районе бывшей морской школы ДОСААФ на левом берегу реки Ингул. Фарватер рядом в 20-30 метрах — дноуглубительные работы для подвода дока минимальны. Но кураторы проекта настаивали на том, чтобы лодку поставить на правом берегу Ингула на Стрелке. Обзор хорош. Лодку встречали тихо, ошвартовали её у плавдока завода «61 коммунара», назначили хранителей. Завод должен был завершить проект.

Пару раз заводчане призывали бывших офицеров-подводников устранить крен и дифферент лодки. Документация с лодкой не передавалась — она была «секретной», хотя такие лодки уже много лет эксплуатировались в Индонезии, Египте, Польше, Болгарии и еще где-то. «Варяги» приходили и с рабочими выравнивали лодку. Рисовали по памяти схемы систем, чем очень удивили работяг, так как отставные механики не были на лодках по 20–30 лет.

Время шло, дело двигалось ни шатко, ни валко. Наступило время перестройки, Союз загибался. Однажды в ночь на 8 марта дежурному по заводу позвонили, что лодка тонет. Кто-то, сбив замок с рубочного люка, что-то где-то отвинтил или открыл. Пока собирались «спасатели», со дна всплывали только пузыри. Ура!!! Нет лодки — нет проблемы.

Обе лодки заводчанами были порезаны на металлолом, сколько иголок сделано — сталь-то хорошая.

Идею не воплотили в Николаеве, но «С-349» стоит музеем в Нидерландах, а «С-363», названная шведами «Шведским комсомольцем» за то, что в тумане из-за ошибки штурмана «вылезла» на камни прямо у их военно-морской базы в Карлсруе, стоит (ходят слухи, что уже не стоит), окрашенная в красный цвет, тоже музеем.

Одесситы в дни полного экономического кризиса умудрились взять из того же дивизиона лодку проекта «А-615» и поставить ее на постамент. А ведь они ничего подобного не строили, только хранили лодки в законсервированном состоянии.

9 марта 2007 года в Санкт-Петербурге поднят флаг на «С-189», стоящей у стенки завода. Она готовится стать «ППМ-215» — плавающим подводным музеем. 215 — это число лодок проекта 613, к коим относится и «С-189». Совсем недавно она была ошвартована у стенки ВВМУ имени Фрунзе, став первым частным морским музеем.

Правительством России принято решение о постановке на вечную стоянку рядом с крейсером «Аврора» первой атомной подводной лодки К-3 «Ленинский комсомол».

Нам не стыдно ли, николаевцы?!!

Послесловие к «Загубленной идее» от клуба «САДКО»

Подводная лодка «С-332» была одной из 72 лодок, построенных на Черноморском судостроительном заводе по проекту 613. В 1956 году лодка вошла в строй Черноморского флота. На ней прошли службу и обучение несколько поколений военных моряков. Через четверть века, отслужив свой срок, лодка, казалось, уже не выйдет из Одесской военно-морской базы, где она находилась на консервации. Однако случилось удивительное: субмарину на буксире привели в Николаев для реставрации и оборудования на ней филиала музея судостроения и флота. Инициаторы благородной идеи — пенсионеры-судостроители и музейные работники оббивали пороги советских и партийных учреждений, ломали голову, где взять средства для реализации проекта, однако всё было напрасно. Так прошло семь лет. За эти годы внутри подводного корабля всё было совершенно раскурочено, а то, что чудом уцелело — было покрыто ржавчиной. И 8 марта 1988 года лодка, как бы испив всю чашу терпения, совершила свое последнее

погружение, тем самым доставив массу неприятностей руководству завода имени 61 коммунара. Она стала подводным препятствием и источником загрязнения и без того не очень чистой акватории Ингула.

Что делать? Корабелы обратились за помощью к военным морякам, спасательным службам, но бесполезно. Хотя лодка утонула на мелком месте, от поверхности реки до кормового люка лодки глубина составляла 6,5 метра, поднять субмарины при отсутствии мощных подъемных средств представлялось довольно сложной инженерной задачей: ведь её масса около 1000 тонн, длина 76 метров.

И тогда за решение этой задачи взялась группа водолазов — в прошлом активных участников спортивно-технического клуба подводного поиска «Садко», во главе с Коноваловым М. Н. При чем пошли на это не без колебаний. Об устройстве субмарины знали лишь по картинкам. Но, с другой стороны, за плечами был многолетний опыт работы на затонувших кораблях. За время многочисленных экспедиций их не только обследовали, но и выполняли такие работы, как демонтаж орудий. Есть опыт работы во внутренних помещениях затонувших судов, есть опыт работы с водолазной техникой, да и не каждый раз выпадает шанс совершить «нечто» у порога своего дома.

Кроме М. Н. Коновалова, непосредственными участниками подъема субмарины были В. М. Шкуратовский, П. А. Реттер — оба рабочие Черноморского судостроительного завода; В. Н. Кузнецов, И. М. Коновалов — работники Николаевского отделения «Союзцветавтоматики». Все — ветераны клуба «Садко».

Обследование показало, что лодка лежит на глубинах от 7 до 9 метров. Корпус её почти наполовину погружен в илистый грунт. Крен — 48° на левый борт, дифферент малый. Открыты верхний и нижний рубочные люки, а также торпедопогрузочный люк.

Обычно работы по подъему затонувших судов спасатели начинают с ознакомления с технической документацией затонувшего объекта, затем составляют проект подъема. В архиве нашли общие чертежи однотипной субмарины. На мощные подъёмные средства рассчитывать было нельзя, их в городе просто не было. Попросили заводчан обеспечить водолазную группу электроэнергией, сжатым воздухом, двумя погружными насосами, а также небольшим понтоном-плашкоутом для размещения водолаз-

ного оборудования и снаряжения. Словом, технические средства весьма скромные.

Взвесив все мыслимые варианты подъёма субмарины и свои весьма скромные возможности, приняли следующий вариант подъёма лодки: первый этап — герметизация отсеков прочного корпуса; второй — поворот лодки на ровный киль; третий — подъем корабля на поверхность.

20 июня 1989 года приступили к детальному обследованию внутренних помещений и систем лодки с постепенной герметизацией корпуса. Поначалу работы внутри субмарины велись практически вслепую, т. к. в очень грязной воде с примесями топлива и масла фонари давали слабое световое пятно. Позже, когда сумели создать под потолком (подволоком) воздушную подушку, видимость немного улучшилась. Грязи внутри лодки было больше чем достаточно, жирным слоем обволокло все стены, детали и предметы. Воздухом дышать было невозможно, такой он имел отвратительный запах. От гидрокостюмов типа «Садко» и «Чайка» пришлось отказаться сразу: резина расползалась по швам от взаимодействия с соляровкой и маслами. Водолазы работали в «изобретённых» ими самими хлопчатобумажных костюмах, т. е. в обычной спецовке. Она, конечно, не спасала от грязи — после каждого погружения водолаза приходилось отмывать всей бригадой всеми имеющимися моющими средствами. Костюмы замачивали, стирали и просушивали. Лёгочные автоматы аквалангов сразу разбирались и отмывались в стиральном порошке.

Все отверстия, через которые поступала забортная вода, необходимо было найти и заделать. Впоследствии выяснилось, что в ходе работ было заделано 241 такое отверстие. Отыскивались они простейшим способом. В отсек подавался сжатый воздух, который вырывался с шумом наружу. Водолаз шел на этот шум и закрывал вентиль или ставил заглушку. Мелкие трубы заклёпывались. Особенно много хлопот доставила система вентиляции. Как выяснилось, она была вся открыта.

Во время герметизации не обошлось без казусов. Так, В. Н. Кузнецов, закрывая нижний гриб подачи воздуха к дизелю, лёг животом на дизель. Он очень долго работал ключами и кувалдой: за многие годы детали основательно корродировали. Наконец, клапан закрыт, воздух перестал вырываться из подводной лодки, а вода в отсеке стала так быстро понижаться, что водолаз не успел



Владимир Михайлович Шкуратовский внутри затонувшей подлодки
после создания в последней воздушной подушки



Команда, осуществившая подъем затонувшей ПЛ, на борту поднятой
ими субмарины, слева направо: (стоят) Игорь Коновалов, Михаил
Николаевич Коновалов; (сидят) Пал Саныч Ретгер, Владимир Михальч
Шкуратовский. Фотографирует Валентин Кузнецов

соскользнуть с дизеля. По его просьбе был перекрыт воздух, подаваемый в отсек, вода вновь покрыла верх дизеля, и спасатель слез вниз.

Много хлопот доставил поиск течи в центральном посту. На исходе был шестой день работы в этом отсеке, а всё безрезультатно: поступление воды очень большое. Наконец причину установили. Ею оказалась разобранная любителями хлама водомерная колонка уравнильной цистерны, закреплённая вертикально на шахте перископа. Воздух, подаваемый для проверки в отсек, уходил в уравнильную цистерну, увеличивая поступление воды, но за борт не поступал.

Два дня ушло на монтаж кессона длиной 7,5 м из отдельных секций, собираемых на болтах. Работы закончили за полночь, а когда пришли утром — он исчез. Думали, сбил его заводской буксир. Спустили под воду П. А. Реттера, который вскоре доложил: лежит целёхонький вдоль левого борта. Виной всему оказалось байонетное устройство, имевшее дефект. Крепление переделали, шахту смонтировали вновь и приступили к осушению корабля при помощи погружных насосов. Чтобы откачиваемые грязные воды не пошли в реку, подогнали судно — сборщик льяльных вод ПС-361.

И, наконец, сам подъём. Назначить его дату — это ещё не значит, что в тот же день всё закончится. Иногда этот день (или ночь) становятся началом отсчета новой эпопеи.

В нашем случае процесс подъёма лодки совмещался с её поворотом (спрямлением). Для этой цели в верхний люк была заведена балка, которая была застропована к главному гаку 100-тонного плавучего крана «Черноморец», выделенного всего на три смены. Вместе с поворотом лодки на 48° должен был произойти и отрыв её от грунта.

Дана команда, натягиваются стропы, и примерно через 15 минут при нагрузке 80–85 тонн на главном гаке «Черноморца» произошел поворот корабля и отрыв его носовой части от грунта. Работа крана остановлена, теперь он только слегка поддерживает лодку, не давая ей повернуться вокруг своей оси. Снова работают водолазы, вручную устанавливают кессон, но уже без колена у кормового люка. Опускаются насосы, шланги, освещение, телефон. Понадобилось ещё 15 часов работы, чтобы удалить воду из всех отсеков, и подводная лодка совершила своё последнее всплытие — для музея она уже не годилась.

ИЗ ВАРЯГ В ГРЕКИ

В середине двадцатых годов прошлого века сотрудники николаевской милиции совершили поход на шестивёсельном яле в город Москва. За 59 дней на вёслах и под парусом, местами и гужевым транспортом они одолели этот сложный маршрут, а 300 километров им пришлось пройти пешком. Столица встречала их с большой помпой, домой экипаж вернулся поездом, шлюпочников встречали в яхт-клубе как победителей. И это было по тем временам действительно достижением — так встречали позже, в конце восьмидесятых годов, немировскую яхту «Икар», совершившую первое в Советском Союзе кругосветное плавание.

С начала 50-х годов на водной станции НКИ, а значит, в составе Николаевского яхт-клуба, действовала гребно-парусная секция военно-морской кафедры института. Зачинателем этой секции был первый послевоенный начальник кафедры капитан 2 ранга Реммер Н. К., страстный любитель яхтинга и шлюпочного дела.

Многие годы кроме коротких тренировочных походов по маршруту десанта К. Ольшанского секция проводила дальний шлюпочный поход длительностью до тридцати суток. Маршруты походов ежегодно менялись. Их направление определялось на заседании членов секции и утверждалось начальником кафедры. Конечными (поворотными) пунктами были Евпатория, Бакальская коса (северо-запад Крыма), города Киев, Днепропетровск, Днепродзержинск, Белгород-Днестровский и другие.

В дальних походах участвовало от двух до четырёх шлюпок, а в начале 70-х годов институт приобрёл для секции два десятивёсельных двухмачтовых катера. В секции учились морскому делу десятки людей, но в дальние походы ходило от 16 до 42-х наиболее подготовленных студентов. В походах, помимо «оморячивания», совершенствовалось владение веслом, парусом, сколачивался коллектив. Прошли десятки лет после выпуска из института, а члены секции ощущают себя членами одной семьи. Сейчас они руководители предприятий, фирм, КБ, профессора, деканы, но практически все считают, что эти походы были лучшими из воспоминаний их жизни. Некоторые ходили в два-три похода, а отдельные члены секции ходили и после окончания института.

Изредка выпускники разных годов собираются на водной станции НКИ у бывшего эллинга секции, которой уже нет, ведь

нет и военно-морской кафедры НКИ. Как правило, уже убеждённые сединой шлюпочники вспоминают наиболее серьёзный поход секции «Из варяг в греки» — Калининград — Николаев, переход перёр европейской части Советского Союза.

Идея этого похода давно «созревала» в головах руководителей секции, тогда капитанов 3-го ранга Пинина В. Г. и Котова Н. Д. Несколько лет они собирали материалы и прорабатывали маршруты. Заказали карты речных систем, созванивались с пароходствами, учреждениями ДОСААФ. При подготовке перехода маршрут вначале наметили по генеральной карте европейской части СССР Генерального штаба ВС (изд. 1940 г.). Начальным пунктом похода был выбран г. Советск (бывший Тальзит Калининградской обл.), стоящий на реке Неман, мимо городов Каунас, Алитус, Друскиненкай (Литва), Гродно, Мосты (Белоруссия), далее по реке Щара в Огинский канал, соединяющий её с рекой Ясельда, а из неё в реки Припять и Днепр, далее по маршруту, во многом давно знакомому, домой в «город на Буге». Исходя из этой проработки, в различные города по маршруту послали запросы. Организации ДОСААФ, местные органы управления прислали оптимистичные ответы. Наиболее серьёзным препятствием была плотина Каунасской ГЭС, не имеющая шлюзов, но водные артерии для шлюпок проходимы, скорость течения 3–4 км/ч. На перекатах несколько выше. В отдельных участках, возможно, нужно будет перетаскивать шлюпки волоком. Но принцип энтузиастов и первопроходцев гласит: «Упрёмся — разберёмся», поэтому решили: «Походу быть!».

Осень 1970 года, зима и весна 1971 года для членов гребно-парусной секции ВМК НКИ прошли в теоретической и практической подготовке. Вечерами и в выходные дни студенты собирались или на кафедре, или на водной станции НКИ. Действовал, опять же, другой принцип энтузиастов: «Хоть камни с неба, но на тренировку!». Как только погода позволяла, шлюпки сходили на воду и начиналось хождение на вёслах и под парусом. В мае–июне шлюпки были полностью очищены от старой краски и шпаклёвки, обработаны противогрибковым составом, ошкурены и окрашены. Банки, планширь, вёсла и прочие неокрашиваемые поверхности были отциклёваны до свежего дерева и покрыты лаком. Не посудины — игрушки. Рангоут, паруса, фалы и шкоты заменены на новые. Понимая, что в походе значительную часть

маршрута придется идти против сильного течения, проходить через пороги, перебрали старенькие шлюпочные моторы «ЛЛМ-6» с длинной ногой — дейдвудом, одним цилиндром и довольно солидным гребным винтом. На водной станции неоднократно бывал ректор В.А. Степанов, взявший под свой контроль подготовку к походу. Его приказом командиром похода назначен капитан 3-го ранга Пинин В.Г., бывший помощник командира ракетного крейсера проекта 58 «Грозный», а начальником штаба — капитан 3-го ранга Котов Н.Д., бывший штурман крейсера проекта 68-бис «Свердлов», утвержден список команд шлюпок из студентов второго и третьего курсов НКИ. Срок похода этим приказом определен с 15 июля по 15 августа 1971 г. Тридцать дней — на тысячи километров неизведанного пути.

Полностью оснащенные шлюпки с палатками, спальными мешками, камбузной утварью, продуктами и прочими необходимыми вещами были доставлены на станцию «Николаев» и загружены в два полувагона. Шлюпки сопровождали студенты К. Миняйло и В. Радецкий, которым в вагоне установили палатку. Перевозка шлюпок не обошлась без курьёза. На одной из станций ушедший за свежим хлебом В. Радецкий отстал от внезапно отправившегося состава. Коле Миняйло значительную часть маршрута пришлось одному нести «караульную» службу на двух вагонах, организовывать выгрузку шлюпок в Советске. Когда команды шлюпок поездом приехали в город Советск, шлюпки уже были там, сопровождающие рядом с ними бодрые и веселые. Не теряя времени, шлюпки доставили на берег реки Неман и вскоре прозвучала команда: «Весла на воду». Поход начался.

Плотина Каунасской ГЭС действительно была серьёзным препятствием, так как не имела шлюзов. Выручили военные строители, начальник управления выделил в нерабочее время машину — семитрал. Радужные докеры Каунасского речного порта быстро разгрузили шлюпки, отказавшись от принятого эквивалента стоимости труда. Шлюпки выгружали на акватории яхт-клуба в Каунасском водохранилище. Яхтсмены-литовцы оказали неоценимую помощь — добыли подкильные концы для выгрузки тяжёлых шлюпок. Шлюпки сразу же ушли и двигались на вёслах, а иногда под мотором до самой темноты, так как уже стал ощущаться дефицит времени. Ведь впереди учебный процесс в институте. Неман за Каунасом течет с юга на север, петляя неимо-

верно. Вдобавок в районе города Бириштонас оказался наплавной мост с зазором до воды 15–20 см. Нашли выход. Шлюпки полностью разгрузили, залили водой и в таком почти подводном положении провели под мостом. За городом Друскиненкай подошли к взорванным порогам. Навигационных знаков на порогах нет, течение очень сильное, более 10 км/ч. Пришлось путь выбирать на «выпуклый» штурманский глаз, то бишь по принципу «дели воду пополам». Работали оба двигателя, а гребцы надрывались на вёслах, но вверх против течения продвигались крайне медленно. В конечном итоге оба двигателя из-за перегрева вышли из строя. До города Алитуса оставалось около десяти километров. Нашли выход — поставили мачты и, как бурлаки на Волге, поволокли шлюпки вдоль берега. Вскоре встретили водномоторников из Алитуса, они взяли шлюпки на буксир и, зная «тропы» среди порогов, довольно быстро прибуксировали их в город. Литовские власти города радушно встретили походников. Разместили на короткий отдых, помогли с ремонтом двигателей и дали лоцмана, который на завтра провёл шлюпки через пороги.

На подходе к г. Друскиненкай среди дубовой рощи на зеленых лужайках с удивительно мягкой травой увидели монастырь. Остановились отдохнуть и полюбоваться этой красотой. Несколько студентов направили с анкерками в монастырь набрать питьевой воды и купить, если можно, свежий хлеб. Задание было выполнено. Монастырь оказался женским, а щедрые монашки, как потом обнаружилось, заправили один из 20-литровых анкерков церковным вином. Чуть позже, заметив довольно веселое поведение некоторых студентов, командир похода нашел причину, отведая винца и наложил табу на пробку анкерка.

Миновали Друскиненскую, вошли в Белоруссию и через примерно 100 км дошли до конечной точки маршрута на реке Неман — город Мосты, за ним, километров через сорок, вошли в тихую речку Щара. Обрадовались — конец борьбе с сильным течением. Но трудности были ещё впереди. Вскоре оказалось, что река из-за необычно высокой жары (более +30°C) сильно обмелела и во многих местах превратилась в ручей. Это на карте она течёт более-менее прямолинейно и в нужном направлении — на юг. На самом деле, как и любая низменная река, она делает такие выкрутасы, что путь увеличивается в 2–3 раза. Время, отведённое на поход, как шагреновая кожа, катастрофически уменьшалось,

поэтому, как только позволяла глубина реки, запускали двигатель. Вокруг безлюдье, тишина, стрёкот шлюпочного мотора разносился далеко. Шли под «крутым» (2–3 метра) берегом, где река поглубже. Вдруг на этой «круче» появился абориген, одежда которого состояла только из кепки, он был чёрен, как нубиец. Обозрев шлюпки, зевнув, он равнодушно повернулся и пошёл досыпать. Ошарашенные команды шлюпок даже не успели отреагировать на это «явление аборигена народу», но его дефиле было позже воплощено студентами в жизнь.

Навигационная обстановка всё более осложнялась. Речка совсем обмелела. Приняли решение в шлюпках оставить по два человека, а остальные члены команды пойдут по берегу пешком. Работает один мотор шлюпки, идут цугом по извивающейся, как змея, реке-ручью. «Пехота» тут же вспомнила аборигена и образовала кавалькаду Адамов. В первый день прошли тридцать километров, вписываясь во все излучины реки. К вечеру все части тел студентов, ранее защищённые набедренными повязками, стали пунцовыми, а чуть позже облазили, как шкура со змеи. Утром «пехота» пошла по прямой, а шлюпки выписывали пируэты по реке. За три дня прошли 90 км, едва не потеряв боцмана одной из шлюпок Володю Соколова, который, изнемогая от ходьбы по болотистой местности, периодически умолял: «Братцы, пристрелите меня, чтобы не мучился!».

Так добрались до города Слоним (Белоруссия), за которым река превратилась в ручей, непроходимый для шлюпок. В администрации города посоветовали не рисковать, поэтому полюбоваться развалинами Огинского канала, построенного отцом известного композитора, походникам не удалось. Шлюпки платформой отправили в город Пинск, а команда эти сто километров по прямой проехала на автобусе. В Пинске находился учебный отряд ВМФ, поэтому, естественно, обратились за помощью к командиру отряда капитану 1-го ранга Сошникову. Наши проблемы были решены мгновенно. Студентов разместили в казарме, помыли, поставили на довольствие.

Через два дня пришли шлюпки. Платформу со шлюпками доставили прямо на шлюпочную базу учебного отряда, расположенную на реке Припять. Так как наша команда давно выбилась из графика и студенты могли не успеть к началу учебного года, на заседании «малого Совнаркома» было принято решение путь

по реке Припять, текущей не по пути — с запада на восток, пройти на теплоходе. Студенты заодно ознакомятся с устройством судна, организацией службы на нём, примут участие в судовых работах. Рудовоз «Р-5» принял на палубу шлюпки, а экипаж как мог разместил студентов, которые в знак благодарности так «вылизали» судно, что оно сверкало, как пасхальное яйцо. Увидев эту «лепоту», капитан в ходовой рубке чуть не пустил скупую флотскую слезу. Особенно умилялась повариха, то бишь кокша, скормив за это студентам весь запас кур.

Рудовоз доставил отряд в Чернобыль, а там рядом Днепр. Дальше знакомый, уже хоженный неоднократно маршрут домой. Встречали без помпы, буднично. Ребята успели к началу учебного года.

ОДИССЕЯ ПЕТРОВСКОГО «МОРСКОГО УСТАВА», С ПРИМЕСЬЮ ДЕТЕКТИВА

К 50-летию Николаевского кораблестроительного института им. адмирала С. О. Макарова военно-морской кафедре поручили возродить созданный в 1949 году (через несколько лет, правда, заброшенный) мемориальный музей адмирала. В сентябре 1970 года музей был открыт. В середине 80-х его включили в «Морской энциклопедический словарь». 35 лет музей живет и развивается, он переехал в новое помещение главного корпуса теперь уже Национального университета кораблестроения имени адм. Макарова.

Помимо обычной для музеев собирательской и экскурсионной работы музей в течение десятков лет создавал фонд старой книги по истории флота. У частных лиц найдено и приобретено через библиотеку НКИ более двухсот книг XVIII, XIX и начала XX веков: книги Беклемишева, Елагина, Боголюбова, Вильдемара, Березина, Семечкина, Глотова, Витте, Вахтина, Висноватого, Бутакова, Веселаго, Черкасова, Посьета, Мертваго, Кротова, Скаловского, Семёнова, многих иностранных авторов и альбомы. Закуплено более пятисот томов журнала «Морской сборник», начиная с №1, март 1848 года. Все книги из разряда раритетов, но отдельно стоят: «Книга Уставъ морской, о всёмъ что касается доброму управлению, въ бытности флота на море»,

1780 года, и «Регламентъ благочестивейшего государя Петра Великого Отца Отечества Императора и Самодержца Всероссийского, о управлении Адмиралтейства и Верфи и о должностях Коллегіи Адмиралтейской», 1780 года, пятое тиснение. Книги, за два столетия существования побывавшие, судя по печатям, экслибрисам и надписям, во многих руках, нашли, наконец, достойное место в музее адмирала Макарова и библиотеке НКИ (заинтересованные люди могут ознакомиться с каталогом раритетов, разработанным и изданным библиотекой).

В начале 80-х годов проректор по научной работе попросил открыть заказ в типографии НКИ и сделать копию «Устава морского...» для Академии наук Украины. Заказ был открыт, книга передана заведующему типографией и спрятана в его сейф. Однако вскоре он надолго лёг в больницу. Наличие книги при инвентаризации музея в конце года проверили в типографии. Вскоре после выхода из больницы заведующий умер, а так как военно-морская кафедра находилась в отдельном здании далеко от старого корпуса НКИ, об этом скорбном факте мы узнали недели через две. Естественно, сразу поинтересовались состоянием книги. «Дама», исполнявшая обязанности заведующего, почему-то это приняла в штыки, но под натиском флота в конечном итоге заявила, что книги нет, заказ аннулирован. Для нас возникла ситуация унтер-офицерской вдовы, которая сама себя высекла. Дав три дня на поиски книги, пригрозил обратиться в уголовный розыск. В конечном итоге, наслушавшись от «Дамы» оскорблений и рыданий, так и сделал.

Звонок начальника УГРО в типографию сдвинул ситуацию с места. Одна из сотрудниц, не желая быть без вины виноватой в этой неприятной ситуации, сообщила мне, что в НКИ защищал кандидатскую диссертацию капитан теплохода «Капитан Кушнарёв», Одесского пароходства. Реферат печатался в нашей типографии при содействии «Дамы».

«Только знает ночь глубокая, как поладили они» (поэтому название теплохода изменено, а имя «Дамы» не называю), но когда остепенённый капитан убывал к себе на борт, «Дама», вероятнее всего, подарила ему «Устав...». Кэп, несмотря на штамп библиотеки НКИ, благодарно его принял.

Начальник УГРО выделил оперативника для поездки в Одессу. Диспетчер порта сказала, что теплоход в море на линии Куба —

Калькутта и будет «возить» наш «Устав...» до конца года. Читайте, мол, газету «Моряк», там вся информация о приходе-отходе. Под видом «кореша» оперативник пришёл к капитану домой «пошарить по полкам жадным взглядом», но нужного корешка не увидел. В ноябре газета сообщила, что теплоход в Одессе. Ловили его там, а нашли в Николаеве. Когда капитану оперативник сообщил, что расследуется дело о пропаже раритета, визовый капитан, «обветренный как скалы», побледнел, чувствовал себя неудобно — в его кресле сидел оперативник и вёл протокол.

Наша версия подтвердилась. Ей была обещана должность буфетчицы судна. В знак благодарности при последнем randevу на рабочем месте «Дама» достала из стола раритет и со слезами на глазах вручила книгу наивному капитану. Штампа библиотеки он, «увы», не заметил. Книгу взял в море почитать. Знает, что за вывоз раритета за границу без декларирования он мог лишиться визы и места. Нам очень повезло, что он не махнул там «Устав...» на ковер или туфли для жены.

Так как кэп согласился вернуть книгу через два дня, протокол пообещали порвать сразу после возврата. В знак «благодарности» посоветовал книгу отдать ректору — он-де дело о пропаже «Устава...» держит на контроле. Через пару дней ректор позвонил на кафедру: «Иди заberi свой раритет». При встрече ректор сказал, что физия у кэпа была бурякового цвета.

«Даму» уволили, а могли открыть уголовное дело. Однако этим дело не закончилось. Она написала кляузу — мол, в типографии пьют. Так как музей до этого тесно сотрудничал с типографией, реставрируя книги, печатая этикетки к экспонатами, методическую документацию для кафедры, председатель комиссии — начальник Первого отдела обратился за разъяснениями на кафедру. Я заявил: «Да, пьют!». Пояснил — от клейма вора спасла меня сотрудница типографии, дав наводку, поэтому, купив бутылку марочной мадеры и коробку конфет, пригласил нового зава и сотрудниц управления типографией в музей, где её и осушили (прости меня, дух адмирала Макарова).

Оказалось — в типографии пьют! Председатель комиссии был удовлетворен.

ОДИН ИЗ 26 МОРСКИХ МУЗЕЕВ, УПОМЯНУТЫХ В «МОРСКОМ ЭНЦИКЛОПЕДИЧЕСКОМ СЛОВАРЕ»

**Об истории создания мемориального музея
адм. С.О. Макарова при Национальном университете
кораблестроения (НКИ — УГМТУ — НУК)
им. адм. Макарова**

1949 г. — конец 50-х гг.

Музей адм. С.О. Макарова при НКИ (тогда кабинет) был создан в 1949 году, когда в стране отмечалось 100-летие со дня рождения адмирала, институту было присвоено звание «имени адм. С.О. Макарова», введена макаровская стипендия.

В институте назначили комиссию по «увековечиванию памяти С.О. Макарова» (так в приказе), которую возглавил зам. директора по УНР доцент Маричелли А. М.

Созданием кабинета адм. С.О. Макарова, поиском, подбором экспонатов, оформлением экспозиции непосредственно занимался доцент Афанасьев Юрий Васильевич. Для кабинета выделили комнату в восстанавливаемом в то время северном крыле старого корпуса.

В период с 1949 г. по 2 июля 1954 г., когда Ю. В. Афанасьев ушел в Одесский институт инженеров водного транспорта и сдал кабинет одной из лаборанток, было собрано 75 экспонатов, среди которых такие раритеты:

- чертёж трубопроводов в машинных и кочегарных трюмах крейсера 1-го ранга «Адмирал Макаров», выполненный 25 января 1908 г. машинным квартирмейстером А. Лукановым;

- дневник старшего механика ледокола «Ермак» Улашевича (1901 г.);

- меню праздничного обеда на л/к «Ермак» 11.06.1901 г.;

- визитная карточка адм. Макарова, которая находилась в его шинели, поднятой на месте гибели броненосца «Петропавловск» (утеряна в период с 1954 г. по 1969 г.);

- партитуры музыкальных произведений, посвящённые памяти адм. С.О. Макарова;

- книги С.О. Макарова «Ермак» во льдах», «Рассуждения по вопросам морской тактики» (прижизненные издания).

В это же время в учебно-производственные мастерские института сделан заказ на изготовление моделей ледокола «Ермак», корвета «Витязь», броненосца «Петропавловск» в масштабе 1:50. Модели изготовлены и включены в экспозицию музея в 1951 г. (модели этих кораблей были сделаны и для ЦВММ).

В музее адмирала действовал студенческий кружок по изучению истории флота, её пропаганде. Сохранился перечень сделанных докладов, переписка с музеями, архивами, библиотеками, композиторами и частными лицами. Велась поисковая работа. Студенты разыскали в Николаеве внучатую племянницу адмирала Макарова М. Н. Орлову, в Днепропетровске бывшего ординарца адмирала — А. Е. Машенко.

Студенты с помощью гравера завода им. 61 Коммунара установили бронзовые доски на памятник капитану 1-го ранга Казарскому А. И. — командиру брига «Меркурий». Памятник на его могиле был разграблен в период немецко-фашистской оккупации г. Николаева.

К сожалению, после ухода из НКИ Ю. В. Афанасьева музей потихоньку хирел. Из-за недостатка аудиторий и лени души причастных к музею людей он постепенно превратился в уголок, затем в ряд стендов и, наконец, в конце 50-х годов был ликвидирован, документы уложили в шкаф на чердаке старого корпуса, модели кораблей установили в разных аудиториях и коридоре, картины, бюсты адмирала сдали на склад металлоизделий, книги — в библиотеку. И только волей случая и провидения документы и предметы музея в большей части сохранились.

В 1963–64 годах преподавателем военно-морской кафедры инженер-капитан-лейтенантом Нищенко Александром Евгеньевичем в одной из аудиторий старого корпуса была сделана выставка, посвященная адмиралу С. О. Макарову, в виде трёх стендов. Выставка просуществовала до конца 60-х годов.

1969–1987 гг.

В марте 1969 г. на совете института было принято решение к 50-летию института восстановить мемориальный музей адм. С. О. Макарова и создать музей истории института. Создание первого было поручено военно-морской кафедре, для создания второго музея была назначена комиссия из ведущих преподавателей — ветеранов ВУЗа.

На заседании ВМК работы по возрождению музея адм. С. О. Макарова поручили инженеру-капитану 3 ранга Нищенко Александру Евгеньевичу и инженеру-капитану 2 ранга Мацкевичу Владиславу Витольдовичу (выпускники ВВМИУпп — позже СВВМИУ).

Почти год ушел на подбор экспонатов, реставрацию моделей кораблей, поиск организаций, с помощью которых аудитория № 58 старого корпуса была подготовлена для размещения экспозиции. Материалы предоставил директор Херсонского судостроительного завода Заботин В. Ф., рабочих для отделки помещения — директор завода «Заря» Цыбань Н. Г. Реставрацию моделей кораблей провели студенты-судомodelисты. Работы по возрождению музея находились под контролем ректора Степанова В. А.

В это время (март 1969 г. — август 1970 г.) из музея Арктики г. Ленинграда Нищенко А. Е. привез подлинник трапа на ходовой мостик л/к «Ермак», из музея истории флота г. Одесса капитан 3-го ранга Котов Н. Д. — кресло из кают-компания л/к «Ермак». Из ЦВММ получили 34 фотокопии, из архива кино-, фотодокументов — 5 фотографий с подлинных негативов. Сотрудники НКИ подключились к этой работе. Матрос водной станции Тропников А. Н. принес альбом с многочисленными вырезками из газет и журналов 1904–1906 гг., доцент Вышеславский — план г. Николаева 1911 г., студент Кротов А. — фотокопию панорамы г. Порт-Артур 1905 г., студент Драган С. изготовил модель флюктометра Макарова и модель макаровского пластыря для заделки пробоин в корпусе корабля, студент Прокудин С. — модель шестовой мины и модель минного катера.

Оформление экспозиции заняло 20 дней. Семь студентов 1-го и 2-го курсов выполнили эту работу, среди них студенты С. Самохин (н. в. докторант УГМТУ) и С. Росляков (н. в. директор картинной галереи им. В. Верещагина).

Когда работы были в самом разгаре, студенты ВУЗа сообщили, что в чердачном помещении старого корпуса они видели шкаф, где среди конструкторских документов на французском языке находятся какие-то документы, относящиеся к С. О. Макарову. Это были случайно уцелевшие материалы музея 1949–54 гг. Уцелела даже инвентарная тетрадь. С её помощью были найдены на складе, в кладовых другие экспонаты. Недоставало только подлинной визитной карточки С. О. Макарова, полученной из ЦВММ в 1949 г.

Современный вид экспозиции музея



Все элементы экспозиции прежнего музея были реставрированы и включены в экспозицию воссоздаваемого музея.

Для оценки исторической достоверности экспозиции был приглашен историограф Черноморского флота и г. Николаева директор музея судостроительного завода им. 61 Коммунара А. Л. Журавель (флотский полковник в отставке).

21 сентября 1970 г., незадолго до торжеств по поводу 50-летия НКИ, мемориальный музей адм. С. О. Макарова был открыт. Из числа студентов создали совет музея, в его состав в разные годы входило от 9 до 20 студентов. Они вели поисковую работу, проводили экскурсии, читали доклады по истории флота в школах, Дворце пионеров, участвовали в макаровских чтениях в НКИ и других ВУЗах.

В г. Ленинграде они разыскали внучатую племянницу адм. Макарова Тихонову Милицу Васильевну, у которой сохранилось 12 предметов, имевших отношение к адмиралу. Она не рискнула передать их в общественный музей и через несколько лет с нашей помощью их получил музей судостроения и флота г. Николаева. В г. Кронштадте обнаружили дочь дворника Макаровых, которая рассказала об отношении адмирала к простым людям.

Активно работали председатели совета музея Н. Фирсова, А. Бадякин, Н. Загребельная. Большую помощь в работе музея оказывали студенты В. Заблоцкий, В. Левицкий, которые вместе с А. Бадякиным до настоящего времени серьезно занимаются историей нашего флота.

К концу 1985 года в музее числилось более 270 экспонатов.

В этот же период велась большая работа по созданию в НКИ фонда старой книги, связанной с историей флота. Закуплено через библиотеку НКИ у частных лиц более 200 книг XVIII–XIX веков и начала XX века, большая часть из них — раритеты. «Морской Устав» изд. 1780 г., «Регламент адмиралтейств и верфей» 1780 г., макаровская книга «О непотопляемости судов» 1870 г., двухтомник «Исторический обзор развития и деятельности морского министерства за 100 лет его существования», «История морского кадетского корпуса со списком его выпускников», книги Беклемишева, Елагина, Боголюбова, Вальдемара, Березина, Семечкина, Глотова, Витте, Вахтина, Висковатова, Бутакова, Веселаго, Черкасова, Посьета, Мертваго, Дунаева, Кроткова, Скаловского, Семёнова и др. Закуплено большое количество «Морских сборников»,

Современный вид экспозиции музея



начиная с 1848 года, а также альбомы «Вооружение парусных судов», «Российский Императорский флот» Ганзена и др. Силами совета музея и военно-морской кафедры была организована во Дворце судостроителей всесоюзная конференция, посвященная 125-летию со дня рождения Макарова. На ней духовой оркестр военного гарнизона города исполнил забытые музыкальные произведения 1904–1905 гг., посвященные памяти адмирала. Сделана юбилейная медаль.

Музей включен в «Морской энциклопедический словарь», ему вручена медаль областного общества охраны памятников.

В конце 1986 года ректоратом принято решение о переносе музея в здание главного корпуса. Материалы экспозиции в 1987 г. демонтированы и перевезены в новое помещение. С помощью студентов и преподавателей кафедры «Архитектура судов» дважды без финансового обеспечения делалась попытка оформить экспозицию, но дело сдвинулось с мёртвой точки только тогда, когда в институте был введен штат директора музея. На эту работу пригласили старшего научного сотрудника музея судостроения Костенко Нелли Михайловну и выделили средства на оформление интерьера музея и размещение экспозиции.

1987–2004 гг.

С помощью кооператива «Наш дом» по проекту дизайнера С. И. Чигинцева (председатель Николаевского отделения союза дизайнеров Украины) в главном корпусе УГМТУ была создана новая экспозиция. Музей был вновь открыт в мае 1991 года.

За последующие годы экспозиция расширилась:

- оборудован штурманский стол корабля (карты, прокладочный инструмент, секстан, протрактор, гониометр и пр.);

- изготовлены андреевский и украинский военно-морские флаги;

- собраны и включены в экспозицию фрагменты керамики из древнегреческого г. Ольвия;

- создана иллюзия присутствия экскурсанта на корабле (звучит запись шумов моря, криков чаек, светятся ходовые огни и т. п.);

- собраны и размещены в экспозиции материалы о кругосветном плавании институтской яхты «Икар» (капитан Б. С. Немиров).

В 2001 г. музей завоевал первое место среди общественных музеев города и области в смотре, проводимом мэрией г. Николаев.

В 2004 году был выполнен ремонт помещений музея и его частичная реконструкция. В холле музея создан макет матчы парусного корабля и выполнен фриз из красочных панно по истории флота. Разработан дизайн-проект реконструкции холла. В экспозиции значительно расширен штурманский уголок.

Силами научно-исследовательской части и музея НУК с 14 по 16 апреля 2004 года проведена областная научная конференция, посвященная памяти адмирала С.О.Макарова и его друга художника-баталиста В.В.Верещагина (к 100-летию их трагической гибели). Конференция была совмещена с возобновлением макаровских чтений, которые традиционно проводились многими ВУЗами кораблестроительного профиля в течение многих лет. Инициаторами конференции в НУК были:

Николаевская областная государственная администрация;

Министерство образования и науки Украины;

Национальный университет кораблестроения им.адмирала Макарова;

Николаевский художественный музей им. В.В.Верещагина.

В рамках этой конференции проведена научно-техническая конференция профессорско-преподавательского состава НУК (макаровские чтения). На планерном заседании и в работе 35 секций приняли участие представители:

облгосадминистрации г. Николаева;

Киевского музея русского искусства;

музея судостроения и флота г. Николаева;

художественного музея им. В.В.Верещагина г. Николаева;

Очаковского музея им. Г.Г.Судковского;

Харьковского областного архива;

Херсонского музея им. О.Шовкунского;

Пушкинского клуба;

Херсонского морского университета;

Николаевского краеведческого музея;

мемориального музея адм.Макарова при НУК;

областной универсальной научной библиотеки им.Н.Гмырева, г. Николаев;

научно-технической библиотеки НУК.

В 35 научных секциях было заслушано 474 доклада профессорско-преподавательского состава, аспирантов НУК и ряда других ВУЗов Украины.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И ТЕРМИНОВ

1. Аппендикс — кормовая оконечность ограждения боевой рубки (народный термин).
2. Бакштаг — снасть стоячего такелажа, раскрепляющая мачту с носа и кормы, и курс корабля относительно ветра.
3. Балясина — поперечная планка (ступенька) трапа.
4. Барк — морское парусное транспортное судно (3–5 мачт) с прямыми парусами на всех мачтах, кроме кормовой (бизань-мачты), несущей косые паруса.
5. Бимс — элемент набора корпуса корабля.
6. Ватервейс — на подводной лодке это желоб, где примыкает к прочному корпусу обшивка балластных цистерн в верхней их части. Вода, стекающая с прочного корпуса, отводится в море через трубы, привариваемые сверху балластных цистерн в районе ватервейса.
7. Губа — название морских заливов, далеко заходящих в сушу. Понятие распространено на севере европейской части России. В Норвегии — фиорд (фьорд).
8. Губа — в обиходе сокращённое название гаупвахты.
9. Гальюн — свес в носовой части парусного судна, на котором устанавливалось носовое украшение. На этом же месте по бортам устанавливались отхожие места для экипажа. В настоящее время гальюном называют туалеты на судах и кораблях, независимо от их расположения.
10. Гини — тали с увеличенными размерами блоков, числом шкивов и тросов (лопарей). Гини имеют как минимум два 3-шкивных блока или 2- и 3-шкивных блока. Используются для подъёма тяжёлых грузов.
11. Гюйс — крепостной флаг, поднимаемый на носовом гюйс-штоке кораблей 1-го и 2-го рангов при постановке на якорь или швартовы. Гюйсом на флотском жаргоне называют синий с полосками воротник форменной рубахи.
12. «Живучесть бдеть», то есть заступить дежурным по живучести соединения подводных лодок.
13. Клотик — верхняя оконечность мачты.
14. Комингс — высокий порог проёма в отсечной переборке для переборочной двери.

15. Кранец первых выстрелов — специальный ящик для хранения боезапаса, используемого в первый момент боя, а затем боезапас подаётся уже из артпогреба.

16. Кэп — капитан судна (сокращенное обиходное).

17. Кингстон — клапан, запорное устройство на приёмном трубопроводе заборной воды. Относится к донной заборной арматуре.

18. Конец — так на флоте называют короткий отрезок растительного троса. Шуточно самым коротким концом на корабле считают рындабулинь, с помощью которого приводят в действие рынду — корабельный колокол.

19. Капраз — сокращенное название капитана 1-го ранга.

20. Лисель — дополнительный парус на лисель-спиртах по бокам реи. В царском паровом флоте лиселями называли отогнутые вверх концы воротника белой форменной рубашки.

21. МКТУ — межотсечная корабельная трансляционная установка.

22. Обрез — таз. В качестве его на кораблях часто используют низкий отрезок стальной, а раньше деревянной бочки.

23. Паёлы — металлический съёмный настил машинно-котельных и ряда других отсеков.

24. Палаш — вид ручного холодного оружия. Традиционно находился на вооружении кадетов, а затем курсантов ВВМУЗов до 1957 года.

25. Патроны регенерации воздуха — герметичные ёмкости из оцинкованного железа с пластинами вещества «О₃», которые предназначены для поглощения углекислого газа из отсечного воздуха и выделения значительного количества кислорода. На дизель-электрических подводных лодках это основное средство очищения воздуха отсеков в подводном положении, а на атомоходах — вспомогательное.

26. Практическая торпеда — торпеда, у которой вместо боевого зарядного отделения подсоединено учебное, заполненное водой, отделение. При учебной стрельбе после прохождения заданной дистанции оно продувается сжатым воздухом, и торпеда всплывает.

27. ПКЗ — несамоходное судно, предназначенное для размещения экипажей подводных лодок.

28. РЛС — радиолокационная станция.

29. РЦЫ — сигнальный флаг «Пли!». Полотнище синего цвета с белой горизонтальной полосой.

30. Ридель — деталь корпуса деревянного судна в носовой его части под бушпритом.

31. Салма — так на севере называют пролив между островом и материком.

32. Сигнал «Захождение» — сигнал приветствия кораблей или приветствия старшего начальника. Подается свистком или сиреной, при этом подается команда «По правому (левому) борту стать к борту».

33. Скоб-трап — трап для подъёма на надстройку или мачту, выполняется из П-образных округлых деталей, привариваемых к наружной поверхности надстройки или мачты.

34. СРЗ — судоремонтный завод.

35. Техупр — сокращённое название технического управления флота.

36. Тёплый ящик — конструкция, в которую откачивается конденсат из главного конденсатора паросиловой установки (ПСУ). Служит для удаления растворённого в конденсате воздуха, тем самым защищая детали ПСУ от коррозии изнутри.

37. Тракт — трубопровод с запирающими устройствами. Тракты служат для подачи воздуха к главным двигателям и отвода отработанных газов.

38. Торпедо-заместительная цистерна — ёмкость, предназначенная для приёма или удаления забортной воды при изменении количества запасных торпед на лодке.

39. Фузея — так между собой курсанты шуточно называли винтовку Мосина образца 1891–1930 гг., которая находилась на вооружении до начала 50-х годов XX века.

40. ЦГБ — цистерны главного балласта, при заполнении их забортной водой подводная лодка погружается, а при продувании сжатым воздухом — всплывает. Все ЦГБ делятся на три группы — носовую, кормовую и среднюю. При заполнении концевых групп ЦГБ лодка переходит в позиционное положение, когда над водой находится верхняя часть надстройки и ограждение боевой рубки, при последующем заполнении средней группы ЦГБ лодка переходит в подводное положение.

41. Управленцы — офицеры электромеханической боевой части лодки, управляющие энергетической установкой с пультов центрального поста.

42. Футшток — металлическая, часто составная линейка, служащая для замера уровня жидкости в цистерне.

43. Швартоваться враздрай — швартовка, когда винты корабля, вращаясь, создают водяные потоки в противоположные стороны. На севере режим часто используется в густом, битом льду, затрудняющем швартовку кораблей.

44. Эзельгоф, чикс, юферс — детали стоячего такелажа парусного судна.

45. Эллинг — место стоянки небольших кораблей, яхт.

СОДЕРЖАНИЕ

ФЛОТСКИЕ БАЙКИ

Разводной ключ в тарелке	6	Пульт предупреждает — курение опасно для вашего тела, особенно в нижней его части . .	46
Пианино.	7	Женщина и краб	48
Морж	8	Наши в Индонезии	49
Бычок	10	В многонациональных экипажах	51
Баня	12	«Лодка стала на кильблоки...» .	51
«Голландские» салаги	13	О рабочем кителе меха	55
Четыре портрета	19	И плавпирс иногда стреляет . .	57
«Шоколадный заяц» в тельняшке.	22	О наглядной агитации	58
«Чайка» над эллингом.	23	Один из реальных и курьёзных случаев, изредка бывавших за столетие подводных сил России	60
Энтропия	25	Грибная авантюра	63
«Умная корова»	26	Тарань.	66
«Гидромуть»	27	Анекдот от боцмана с барка «Дунай»	67
«Интим» по-подводники.	29	О политезе.	68
Петух в полярном	31	Подводники на крейсере	71
Торпедная атака века	32	Птюхи.	73
Жертва особенности национальной моды	35	Галоши.	75
Особенности подводнического быта.	37	О вреде «брыкаловки»	76
Памяти флагмеха.	38	Механические страдания.	78
«Торпедная атака» и экология .	40	Членовредитель.	78
Откуда растут корни легенды об отпиленном якоре	41	Снежный человек из НКИ.	81
Сёмга «по-поморски с душиком»	42	О пехотных погонах.	82
Дед Шукарь по-подводники . .	44	О вреде алкоголя	84
		Второй «У-2».	84

Дружище	162
Тяжесть лет мои сдавила плечи... ..	163
Южный город. Солнце... ..	163
Нас в Севастополь привели дороги... ..	164
Лейтенанты	165
В наш городок не так легко добраться... ..	165
Сколько отдано морю и дней, и ночей... ..	166
Поезд тронулся, ты на перроне... ..	166
Под водой на большой глубине... ..	167
Всплывает ночью лодка в океане... ..	167
Мы уходим надолго, но вернёмся назад... ..	168
Новый год, мой друг, не за горами... ..	169
Печали, радости бесследно не уходят... ..	170
Сами мы дороги выбираем... ..	170
Не молод я... ..	171
Мне семьдесят пять!... ..	171
Тост	172

ФЛОТСКИЕ БЫЛИ

«За тех, кто в море»	174
История одной флотской фотографии	180
Якорь	185
Храм Николая Чудотворца, посвященный всем погибшим на море	188

О войне и Лысой горе	191
Как первого космонавта в подводники посвящали	195
Издержки раннего назначения	198
Чоп	202
Они пришли и ушли тихо, по-английски... ..	204
Командир курсантской роты..	213
Морская болезнь	216
Аперитив для Лунина	217
Памяти однокашника	219
Цена одной неподанной команды	224
Барк «Дунай»	226
Еще о «С-80» и «С-363»	228
Назидательно о страшном...	229
Ураган.	230
Кому на Руси жить хорошо ...	231
О нашем комдиве	233
О маячном знаке «Тендровский железный»	237
Бюст адмирала и икона	238
Остров Змеиный	242
О загубленной идее	245
Из варяг в греки	254
Одиссея петровского «Морского устава», с примесью детектива	259
Один из 26 морских музеев, упомянутых в «Морском энциклопедическом словаре».	262
Список сокращений и терминов	270



АВТОРЫ



Мацкевич Владислав Витольдович — капитан 2 ранга. В 1952 г. поступил в 3-е ВВМИУ (первый набор, первая рота, второй класс). ВВМИУПП закончил в марте 1958 года, получил назначение на Северный флот командиром группы движения подводной лодки «С-345» г. Полярный. Через год назначен на этой же лодке командиром БЧ-5, а через два года помощником флагманского инженер-механика (ПФ-5) по живучести. При расформировании бригады в 1963 году назначен советником флагмеха бригады в Республику Индонезия. По окончании заграникомандировки в 1964 году получил назначение ПФ-5 22-й бригады 37 дивизии г. Лиеная, Балтийский флот. Сдал экзамен на категорию «мастер».

В 1966 году назначен ПФ-5 по живучести 37 дивизии подводных лодок.

При очередной диспансеризации в 1968 году признан медкомиссией не годным к службе на подводных лодках, после чего, приняв предложение начальника военно-морской кафедры Николаевского кораблестроительного института имени адм. С.О. Макарова, был назначен старшим преподавателем кафедры по направлениям «живучесть корабля» и «эксплуатация корабельных дизелей». Помимо преподавательской деятельности участвовал в девяти дальних шлюпочных походах со студентами по Черному морю, Днепру и Днестру.

В 1970 г. вместе с выпускником ВВМИУПП (1956 г.) создал мемориальный музей адмирала С.О. Макарова, которым руководит до настоящего времени. Музей включен в «Морской энциклопедический словарь», ему вручены золотая медаль Областного общества охраны памятников и юбилейная медаль адм. Макарова. В институте создал фонд раритетной книги по истории флота XVIII – XIX и начала XX вв., который содержит 293 тома старой книги и более 500 томов журнала «Морской сборник», начиная с № 1 за март 1828 г. В настоящее время формируется электронная библиотека по истории флота (более 100 дисков).

Автор двух книг «Флотские байки». В соавторстве им написаны: «Книга памяти моряков-подводников, уроженцев Николаева и области, погибших в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.», «Имени адмирала С. О. Макарова. Университет – музей – фонд старой книги». Публикуется в журналах «Фарватер submariners» (г. Харьков), «Виктория большой сбор», «Охотник» (г. Москва), «Морское образование» (г. Одесса), альманахах «Паруса творчества» (г. Харьков), «Черноморские румбы» (г. Одесса), газетах городов Николаев, Севастополь, Одесса.

После демобилизации из рядов ВМФ в 1984 г. работает главным метрологом Национального университета кораблестроения имени адм. Макарова. В 2009 году избран руководителем Николаевского отделения Всеукраинского союза писателей-маринистов.



Кулинченко Вадим Тимофеевич — капитан 1 ранга, ветеран-подводник, участник боевых действий, публицист. Родился в 1936 г. в г. Острогжске Воронежской области. В 1958 г. окончил училище подводного плавания в Ленинграде, до 1980 г. служил на Северном флоте (на подводных лодках и в штабе СФ). Участвовал в египетско-израильской войне 1967 г. со стороны Средиземного моря на АПЛ. С 1980 по 1987 год служил в Главном штабе ВМФ. В 1987 г., выйдя в запас, начал писать статьи. В 2000 г. стал лауреатом международного конкурса славянских журналистов «России верные сыны».



Антошин Эдуард Петрович — родился в 1934 г. в г. Петрозаводск Карело-Финской ССР. После окончания высшего военно-морского инженерного училища подводного плавания в 1958 году проходил службу на ракетной атомной подводной лодке инженером управления ядерной энергетической установкой и в военных представительствах Министерства обороны. Ветеран-подводник. Впервые опубликовал свои стихи в газетах «Компас», «Море», альманахе «Морское братство». Автор сборника стихов «Былое в рифмах» (2007 г.). Член Союза литераторов России.

ИЗДАТЕЛЬСТВО *el* TALISMAN



Книга о прошлом, настоящем и будущем подводных лодок, об основных вехах столетнего развития этих самых наукоёмких кораблей, их техники и вооружения, о взаимосвязи достижений подводного кораблестроения с достижениями науки и техники, о тернистом пути от примитивных погружающихся лодок до истинно подводных кораблей, и о людях, их создавших.

Впервые история развития подводных лодок тесно увязана с творческими биографиями их создателей (более 65 биографий конструкторов). Подробно рассказывается о важнейших событиях в развитии подводных лодок, о достижениях, трудностях и ошибках — о драмах идей, кораблей и людей. Особое место уделено созданию и развитию энергетических установок, оружия нападения и защиты, средств связи и наблюдения.

Ю.С. Крючков

«Подводные лодки и их создатели 1900–2000: драмы людей, кораблей и идей»

Твёрдый переплёт, 512 страниц,
678 иллюстраций

**КУПИТЬ ПО ЦЕНЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВА:**

(067) 800-70-70, (0512) 37-81-28
e-mail: eltalisman@pochta.ru



ОТ РУКОПИСИ ДО ТИРАЖА

Верстка, дизайн, корректура, оцифровка схем и чертежей, подбор иллюстраций, печать книг, брошюр, журналов и газет.

(067) 800-70-70 

ЭТУ КНИГУ ВЫ МОЖЕТЕ КУПИТЬ ЗДЕСЬ:

kniga.mk.ua

Николаевские
интернет-магазин **книги**

Большой выбор книг
авторов и издательств
г. Николаева

kniga.mk.ua



- Книги для детей
- Морская литература
- История и краеведение
- Высшая школа
- Техническая литература
- Бизнес и экономика

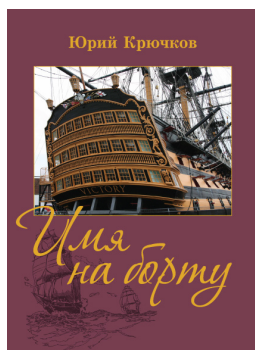
- «Легендарные имена»
- Религия
- Поэзия
- Проза
- Альбомы
- Периодические издания

kniga.mk.ua

+38 (067) 800-70-70
+38 (068) 268-00-28
+38 (0512) 37-81-28

Украина, г. Николаев
ул. Наваринская, 5 кв. 17

eltalisman@pochta.ru



Літературно-художнє видання

ФЛОТСЬКІ БАЙКИ - 3

ДРУЗІ ПО МІЦНОМУ КОРПУСУ

(російською мовою)

Малюнки: В. В. Мацкевич
Комп'ютерне верстання та коректура: О. С. Торубара
Дизайн обкладинки: В. В. Торубара
Малюнок на шмуктитулі
«О службе и дружбе»: Ю. А. Кищенко

Формат 60х84^{1/16}. Умов. друк. арк. 16,3.
Тираж 300 пр. Зам. №2/15.

Видавець та виготовлювач
ФОП Торубара В. В.
вул. Наваринська, 5/17, м. Миколаїв, 54000
тел.: (0512) 37-81-28, (067) 800-70-70
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК №4626 від 9.10.2013