



Александр Щербаков

Моя служба на Тихоокеанском флоте



Александр Щербаков

Моя служба на Тихоокеанском флоте

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=29146790

SelfPub; 2018

Аннотация

В книгу Александра Щербакова включены воспоминания о службе на подводной лодке во время "холодной войны" в качестве врача, рассказы о сослуживцах, о тяжелых условиях службы на дизельных подводных лодках, различных ЧП и других происшествиях во время службы, рассказы бывалых офицеров. Книга предназначена для широкого круга читателей.

Содержание

Впервые на субмарине	4
Конец ознакомительного фрагмента.	67

Впервые на субмарине

Наступил июль 1970 года. Позади были экзамены за 5-й курс Хабаровского медицинского института, но каникулы были еще впереди, через месяц. А пока нас ждала практика на кораблях. В нашем институте была военно-морская кафедра, которая готовила выпускников ВУЗа к работе в качестве врачей на кораблях Военно-морского флота СССР. Конечно, готовила – это очень сильно сказано. Мы успели лишь получить представление о том, что должен делать доктор на корабле.

Заниматься на этой кафедре мы начали с первого курса. Вначале мы изучали устройство кораблей. Для меня, который в школе занимался в судомодельном кружке, эти мудреные названия – шпангоут, форштевень, киль и другие, – были не отвлеченными понятиями, а реальными деталями из корпуса корабля. Поэтому я отличался в лучшую сторону от многих студентов-однокурсников и на экзамене получил 5+, и обо мне даже упомянули в институтской многотиражке «За медицинские кадры». Экзамен я сдавал капитану 2 ранга Гоздецкому, bravому моряку с хорошей выправкой и спортивной фигурой. Как потом оказалось, он был очень неравнодушен к слабому полу. Уже после моего окончания института я узнал о неприятности, которая с ним случилась.

В его рабочем столе обнаружили колоду карт с изображением голых женщин. Это называется порнуха. Гоздецкого исключили из партии, уволили из института и демобилизовали с флота. Вот к чему приводит неосторожное хранение игральных карт...

Но в тот год Гоздецкий работал на кафедре и повез часть парней с лечебного факультета на практику во Владивосток. Я попал в другую группу, которая отправлялась в Советскую Гавань. Старшим у нас был капитан 3 ранга, но фамилию его я не помню. Нас было не так много, и я запомнил лишь несколько фамилий. Боря Абрамсон, Боря Хватов, Володя Могилев и Мусиенко, имени которого не помню. В назначенный срок мы собрались у вагона поезда, отправляющегося по маршруту Хабаровск-Совгавань. Заняли несколько мест в плацкартном вагоне, причем заселение было не хаотичным, а по интересам. По крайней мере, рядом со мной были места Бори Абрамсона и еще двоих парней, которые играли в преферанс. И всю дорогу от Хабаровска до Комсомольска-на-Амуре мы играли в карты с очень маленьким вистом – всего 0,1 копейки.

В Комсомольске вагоны поезда на пароме переправляли за другой берег Амура. Я уже не помню, сколько вагонов входило на паром, но переправляли все вагоны несколько часов. Все это время мы продолжали играть в карты, лишь во время раздачи имели возможность посмотреть в вагон и узнать, что да как. Наконец, все вагоны были на другом берегу у станции

Пивань, где к вагонам прицепили паровоз и мы тронулись к берегам Татарского пролива через хребет Сихотэ-Алинь. Самые высокие перевалы поезд проходил глубокой ночью, поэтому мы не ощущали грандиозной стройки, которая создавалась в годы войны в основном трудом заключенных. Через много лет в Комсомольске я разговаривал с пожилой женщиной, которая была врачом в одном из лагерей заключенных, строивших ветку Пивань-Ванино. Условия труда были ужасные, сроки строительства очень жесткие. Всех заключенных и вольных строителей, которые были инженерами и прорабами, подгонял начальник лагеря. Когда в срок была построена часть железной дороги, которую вели заключенные этого лагеря, начальник встал на колени перед строем заключенных и поблагодарил их за то, что они спасли ему жизнь. Такая была цена жизни одного из руководителей стройки. Но все это мы не видели и не знали.

Утром на следующий день мы прибыли к платформе станции Ванино, где заканчивался пассажирский маршрут, но не заканчивалась железная дорога, которая делала несколько разветвлений к разным поселкам и к городу Советская Гавань. Нас выгрузили из вагона и распределили на несколько групп. Я, как обладающий хорошим здоровьем, что было выявлено при углубленном медицинском осмотре, был в составе группы из 6 человек в поселок «Заветы Ильича» на базу подводных лодок. Нас уже поджидал начальник лазарета этой базы, и, погрузившись в автобус, мы уехали, чтобы

с остальными своими сокурсниками встретится почти через месяц.

Мне совершенно не запомнился поселок «Заветы Ильича». Да и как он мог запомниться, если за ворота КПП базы подводных лодок я вышел всего 2 раза. Первый раз – сыграть за воинскую часть на первенство гарнизона по волейболу, в второй – посмотреть на парад в день Военно-морского флота. Но неплохо запомнилась сама база подводных лодок, расположенная на берегах живописной бухты. Эта бухта, как и многие другие, была в заливе Советская Гавань, которая вначале имела название Императорская Гавань за очень удобное расположение. На этой базе стоял памятник фрегату «Паллада», экипажу которого удалось открыть в XIX веке эту удобную гавань для военных кораблей и гражданских судов, в те времена еще парусных.

Начальник лазарета привел нас в свое медицинское учреждение. Сразу провел в одну из комнат, где стояло несколько кроватей, по-видимому, это была палата лазарета, свободная от пациентов. Там мы оставили свои вещи, и он сделал экскурсию по медицинскому блоку, который располагался в здании штаба бригады подводных лодок, в правом его крыле. Потом нас повели на склад военного обмундирования. Каждому выдали комплект матросского обмундирования – бескозырку с надписью на ленте «Тихоокеанский флот» и небольшой звездой, фланелевую рубашку, суконные брюки, носки и ботинки. А потом мы строем пошли в сто-

ловую личного состава, где нас накормили завтраком. Это был традиционный чай или какао, белый хлеб с маслом и сгущенным молоком. Такой завтрак у нас был в дальнейшем весь месяц.

Вернувшись в лазарет, довольные и сытые, мы были ознакомлены с нашим распорядком дня. Ночевать мы будем в казармах экипажей подводных лодок, каждый в своем. Завтракать будем тоже с экипажем своей лодки. А потом прибываем в лазарет, где участвуем в приеме больных и выполняем все указания персонала лазарета. Потом обед снова с экипажем лодки, «адмиральский час», т.е. отдых в казарме. Затем возвращение в казарму и снова участие в работе этого лечебного учреждения. Будут читаться лекции, проводиться беседы и т.д. Именно тогда я впервые услышал поговорку, бытующую среди военных – «Лучше ничего не сделать по плану, чем что-то сделать без плана». После ужина снова вместе с экипажем – личное время. Можно посетить «Ленинскую комнату», почитать прессу, записаться в библиотеку части и получать там книги, смотреть телевизор в казарме. Один раз в неделю – баня вместе с экипажем. Если подводная лодка, к которой кто-то из нас приписан, выходит в море, нам следует быть в составе экипажа.

Потом нам сообщили, кто к какой подводной лодке приписан и выдали соответствующую бумажку. Рассказали, как найти казарму личного состава. Нам объяснили, что следует представиться дежурному офицеру из экипажа, который

поставит нас на довольствие и покажет свободную койку. С собой в казарму предложили захватить бритвенные принадлежности и средства личной гигиены, а чемоданы оставить в палате в лазарете, которая будет закрываться. Полотенце должны выдать в казарме. С этим напутствием мы и отправились в казарму, которая располагалась выше здания штаба, на сопке.

Подходя к зданию казармы, я увидел то, что меня порадовало – хорошую волейбольную площадку. «Значит, здесь в свое личное время я смогу поиграть в волейбол», – подумал я. Потом мы нашли экипаж каждой из подводных лодок, к которым были приписаны. Я представился дневальному, стоящему у входа в помещение. Он вызвал дежурного офицера, который провел меня в небольшой кабинет, где с бумаги, которую я принес, внес мои данные в список личного состава подводной лодки. Теперь спать в казарме и принимать пищу я мог на вполне законных основаниях. Началась моя военная служба, пока всего лишь практиканта. Выходя из казармы, я столкнулся с офицером, которого уже видел в лазарете. Старшего лейтенанта м/с с зеленым просветом на погонах. Он остановил меня и спросил: «Это ты приписан к нашему экипажу?» Получив от меня утвердительный ответ, он протянул руки и сказал: «Будем знакомы. Я доктор этой лодки, моя фамилия такая то ... (за давностью лет я забыл фамилию этого офицера-подводника, как и фамилии всех офицеров подводной лодки и бригады), как тебя

зовут?» Я назвал себя и он спросил: «Ты в лазарет? Я скоро туда приду, продолжим разговор».

Сейчас я не могу точно припомнить, что мы, практиканты делали каждый день. Поэтому расскажу обо всем, лишь выделяя самые запомнившиеся моменты. Во-первых, среди нас оказалось три человека, которые играли в преферанс. Поэтому мы в той палате, что нам была выделена, стали играть в эту умную и довольно азартную карточную игру, но не классический вариант, для которого нужно четыре партнера, а так называемый «сочинский», где можно играть втроем. И этим занимались обычно в течение дня, прерываясь на выполнение указаний персонала лазарета и прием пищи.

Но, конечно, больше всего мне запомнился выход нашей подводной лодки в море на выполнение какой-то задачи боевой подготовки. Мне сказали, что завтра выход в море, накануне. Я об этом доложил начальнику лазарета, чтобы меня не теряли. Поэтому после завтрака я не пошел в лазарет, а вместе с экипажем, в строю матросов проследовал на подводную лодку. Я впервые оказался на пирсе, около которого были пришвартованы несколько подводных лодок. Я уже знал, что это лодки, относящиеся к среднему классу, так называемые «эски», проекта 613. Я во все глаза глядел на эти корабли, которые носили название «субмарин», стараясь запомнить все увиденное. Эти черные длинные корпуса со множеством каких-то непонятных отверстий по бортам, с торчащей посередине корпуса рубкой, на которой была какая-то антенна

и еще две длинные трубы, как я сразу понял, перископы – командирский и зенитный. Все это я не видел даже в кинофильмах про войну и подводников. Те фильмы были о Великой отечественной войне, и снимались их в павильонах, а не на настоящих лодках. Тогда еще не было фильмов «Командир счастливой «Щуки», «Секретный фарватер» и «Слушать в отсеках». Они появятся много позже и вызовут у меня большой интерес.

У трапа меня подждал доктор, и он сказал, чтобы я шел за ним. Мы прошли по трапу, или, как и его еще называют, сходням, на борт подводной лодки. Перед тем, как вступить на борт лодки, доктор отдал честь военно-морскому флагу, развевающемуся на корме лодки, приложив руку к козырьку фуражки. Тоже сделал и я, зная об этих ритуалах всех моряков – приветствовать флаг родного корабля. Потом мы по узкой палубе прошли к рубке и обошли её, держась за поручень, приваренный к рубке. Оказавшись впереди неё, я увидел вертикальный трап, ведущий наверх, в рубку. Поднявшись вслед за доктором по нему, я оказался на мостике. И удивился. Очень небольшой, тумба со штурвалом, две площадки по обоим сторонам, а дальше открытый люк и круглое отверстие, в котором был виден вертикально спускающийся трап и голова матроса, смотрящего снизу вверх на меня. А еще дальше на мостике была видна какая-то выгородка и узкий проход куда-то в сторону кормы. Доктор пригласил следовать за ним и стал спускаться через люк в чрево лодки.

Я стал спускаться за ним, крепко держась за поручни трапа и нащупывая внизу очередную ступеньку. Спустившись на один пролет трапа, я оказался в боевой рубке рядом с тем матросом, что минуту назад смотрел на меня. О том, что я это именно боевая рубка, я знал, внимательно изучив взятую в библиотеке береговой базы книгу, где рассказывалось об устройстве подводной лодки 613 проекта. Потом, так же осторожно я спустился ниже и оказался в центральном посту подводной лодки.

Чего там только не было. Многочисленные трубопроводы, вентили разного диаметра, рычаги и циферблаты, и два больших штурвала справа по борту. Все покрашено в разные цвета. И довольно много в этом относительно небольшом пространстве было офицеров, старшин и матросов. По крайней мере, мне так сразу показалось. Доктор позвал за собой: «Пойдем, не будем мешать. Еще побываешь в этом отсеке. Он взялся за какой-то длинный рычаг над круглой дверью и поднял его вверх. Потом открыл круглый люк и, перешагивая через высокий порог, сгибаясь чуть ли не три погребели, проследовал соседний отсек. Я, стараясь повторять его движения, тоже с некоторым трудом пролез через межотсечную дверь и оказался в длинном и узком коридоре. По обоим сторонам было несколько дверей. Открыв одну из них, доктор сказал: «Кают-компания. Моё рабочее место и спальня». Я заглянул в открытую дверь и увидел длинный стол и по бокам диваны, а в торцах стола два вертящихся кресла. Над

столом висели бестеневые лампы, как в маленькой операционной. Доктор сказал: «Пойдем, я покажу тебе лодку, пока не объявили боевую тревогу», и пошел по коридору дальше в нос. Я уже сориентировался и знал, где нос, где корма этой субмарины, вспомнив схему из той книги, что изучил.

Мы оказались в первом, или носовом, или торпедном отсеке. По обоим бортам отсека, практически на всю его длину, лежали огромные сигары – торпеды. А в самом торце противоположной стенки были люки 4-х торпедных аппаратов. И рядом какие-то рычаги, вентили, циферблаты. Матросы занимались своими делами, поглядывая на нового человека. Хотя мы спали в одной казарме, я приходил в неё практически накануне отбоя ко сну и общался лишь с соседями по соседним койкам. Когда мы стали возвращаться, чтобы проследовать в корму лодки, в отсек зашел старший лейтенант. Доктор представил меня: «Практикант. Будущий врач. Возможно, и на лодку попадет служить». Старший лейтенант, чуть немного старше меня, представился: «Командир БЧ-3 старший лейтенант такой-то...» и пожал мне руку.

Потом мы через второй, так называемый аккумуляторный отсек, проследовали в третий, где центральный пост. Там по-прежнему было много личного состава и все чем-то занимались, переговариваясь в полголоса. Мы прошли в следующий, четвертый отсек, как и второй, аккумуляторный, заглянули на камбуз и в каюту старшин и мичманов, и прошли в пятый, дизельный отсек. По обоим бортам стояли огромные

дизеля, лоснящиеся от машинного масла. И матросы в нем были самые чумазые, как мне показалось. Почти у каждого в руках была промасленная ветошь, которой они протирали дизеля и свои руки. Теперь я понял, почему почти на всех кремальерах (так называются длинные ручки у каждой переборки, по притягиванию дверей для герметичности) есть налет масла. От рук дизелистов! В следующем, шестом отсеке стояли огромные электромоторы, но здесь было несравненно чище, чем в дизельном отсеке.

Далее мы побывали в седьмом, кормовом торпедном отсеке, где было два торпедных аппарата и две торпеды лежали на стеллажах вдоль бортов. Здесь было меньше торпедистов, чем в носовом отсеке. Едва мы вернулись в свой второй отсек, как из динамика в коридоре раздалась команда: «Боевая тревога! Подготовка корабля к бою и походу!». Доктор оставил меня в кают-компании, а сам вышел в коридор и подошел к динамику. Он слушал команды, поступающие их центрального поста, и давал аналогичные приказы двум матросам, которые находились в отсеке. Кто они, и чем они занимаются, я не спрашивал, чтобы не отвлекать доктора. А сам переваривал увиденное на этой субмарине. Я знал, что уже есть атомные подводные лодки, намного больше по водоизмещению, чем эта «Эска». Что они не только могут выпускать торпеды по вражеским судам, но и запускать баллистические ракеты. И я представлял, какими же сложными должны быть эти творения рук человеческих, чтобы не

только погружаться на несколько сот метров, испытывая чудовищную перегрузку от давления воды на глубине, но еще и быть устойчивой платформой для запуска ракет. В то время все это у меня просто не укладывалось в голове.

В то время я не знал, что через год буду служить на подводной лодке, чуть больше по размеру, но такой же дизель-электрической торпедной, буду начальником медицинской службы в/ч 99400, т.е. подводной лодки Б-63, и так же буду командиром второго отсека. И моим командиром будет капитан 2 ранга Сергиенко В.К., который в настоящее время служит в этой бригаде командиром подводной лодки 613 проекта. Это будет еще через год, а пока я был рад, что оказался на борту субмарины, о которых читал и видел фильмы. Из всех советских моряков я больше всего уважал именно подводников, самых смелых и мужественных. Именно они внесли свой вклад в победу над Германией, они да еще катерники. А вот большие корабли – линкоры и крейсера всю войну простояли в базах, отбиваясь от атак немецких бомбардировщиков. Да еще неуязвимой славой покрыли себя морские пехотинцы, «черная смерть», как называли их фашисты.

Потом были еще разные команды типа «По местам стоять, со швартовых сниматься» или «Всем вниз, погружение!» Я слышал эти команды, но не представлял, как они выполняются и что творится с самой подводной лодкой. По-прежнему над головой горели электрические лампочки, было тихо и

совершенно не страшно, хотя лодка, как сказал доктор, в это время отходила от пирса, проходила «дифферентовку» и всё это делалось при работающих электромоторах, которые не издавали шума. Но заработали дизеля, лодка стала чуть-чуть подрагивать. Вдоль борта в кают-компании, где я сидел, стало слышно, как плещется вода. Потом последовала команда «Отбой боевой тревоги. Заступить на вахту первой смене». Возможно, я что-то напутал с командами, но так примерно и было.

Через какое-то время доктор вышел из кают-компания, где мы с ним разговаривали о службе на подводной лодке, и, вернувшись через какое-то время, предложил подняться на мостик. Чтобы я не замерз, он попросил одного матроса одолжить мне бушлат. И мы пошли в центральный пост и стали подниматься по трапу. Впереди доктор, за ним я. Когда его голова появилась над люком, он произнес: «Старший лейтенант такой-то. Прошу разрешения подняться на мостик». Раздался голос: «Доктор? Поднимайся». И когда с тоже высунул голову из люка, сказал: «Практикант Щербаков. Прошу разрешения подняться на мостик», мне ответил насмешливый голос командира: «Практикант? Таких нет в штатном расписании. Ладно, поднимайся!» И я впервые оказался на мостике идущей в надводном положении подводной лодки.

Места на тех небольших площадках, где стояли командир, вахтенный офицер, доктор и еще кто-то, для меня не

было, поэтому я стал рядом с вахтенным рулевым и выглянул в небольшой иллюминатор впереди. Мне открылся такой вид – длинный и острый нос подводной лодки рассекал воды Татарского пролива, слева где-то вдалеке виднелась гряда темно-зеленых гор, гармонирующих с бирюзовой поверхностью моря. Стояла прекрасная солнечная и безветренная погода и вся эта панорама казалась сказочной, как будто нарисованной искусным художником-маринистом. Затем командир, дав указания вахтенному офицеру на счет курса, спустился вниз, и меня доктор позвал встать с ним рядом. Я поднялся на эту площадку, высунул голову за ограждение рубки и в лицо мне дунул ветер, который не ощущался внизу, рядом с рулевым. И я мысленно поблагодарил доктора за то, что она заставил меня одеть бушлат. Хотя была середина июля, но в этих широтах на море даже в солнечную погоду было прохладно.

Обедал я с разрешения командира в офицерской кают-компании. Рядом сидели довольно молодые офицеры, парочка из них была старше меня всего на 2-3 года. И на их погонах было всего по две звездочки. «Лейтенанты, недавно из училища, наверное», – подумал я, пожелав всем приятного аппетита. За столом был непринужденный разговор. Меня расспрашивали о Хабаровске, многие видели его лишь проездом в отпуск в центральные части страны. Узнав, что наш институт находится в самом центре, на площади Ленина, что недалеко кинотеатр «Гигант» и парки ОДОСА и ЦПКО на

берегу Амура, все стали вспоминать свои мимолетные посещения этих знаковых для моего любимого города мест. Доктор оказался выпускником Горьковского военного факультета, хотя сам был из Ростовской области. Потом один офицер поднялся, и, спросив разрешения у командира, вышел из кают-компаний. Ему на смену пришел тот офицер, что стоял на мостике, неся вахту, когда я был там. Он попросил разрешения у командира сесть к столу и с большим аппетитом стал есть первое блюдо, которое ему подал вестовой. Мне питание на лодке понравилось больше, чем в столовой береговой базы. Уже потом я узнал, что суточный рацион на береговой базе рассчитывается из полутора рублей на человека, а автономный паек подводника во время выхода в море в три раза больше.

Потом было глубоководное погружение. Лодка опустилась на 150 метров, и я, слушая в динамике сообщение: «Глубина такая-то. Осмотреться в отсеках», представлял, какая сила давит со всех сторон на нашу подводную лодку. С тревогой вслушивался в поскрипывания корпуса лодки и боялся услышать, что в каком-то отсеке начнется течь или прорвет трубопровод. Но все прошло удачно. Потом, уже когда лодка была на перископной глубине и передала сообщение в штаб, что все завершилось благополучно, вдруг из динамика раздалось: «Практиканту прибыть в центральный пост». Немало удивленный, я появился в соседнем отсеке и увидел улыбающиеся лица командира, замполита и других офице-

ров и матросов. Командир произнес: «Практикант Щербаков посвящается в подводники», и один матрос протянул плафон с водой. Как оказалось, морской, якобы взятой с глубины в 150 метров. С трудом я осушил его, почти пол-литра воды, и получил от замполита удостоверение моряка-подводника. Вот так я стал членом этого элитного клуба – моряков-подводников.

Вечером, во время вечернего чая, молодые офицеры вспоминали, как у них проходило посвящение в подводники. У всех по-разному, но неизменным был плафон или стакан морской воды. На подводной лодке не чувствовалась особая субординация, весь экипаж был дружным и сплоченным. Хотя в нем служили и матросы-первогодки, и опытные моряки, за плечами которых была боевая служба, или, как они говорили, «автономка». Старослужащие старались передавать свой опыт молодым морякам, и не напрасно. От действий каждого члена экипажа зависит жизнь не только его самого, но и всех его товарищей. Об этом я еще лучше узнал, когда через год сам стал служить на подводной лодке.

Ночь я провел на диване в кают-компании, напротив меня спал доктор. Но в 4 часа зашел в кают-компанию сменившийся с вахты офицер, чтобы выпить компота, и я проснулся. Больше не смог уснуть, переполняемый впечатлениями. Решил подняться на свежий воздух, на мостик, тем более что лодка шла в надводном положении. Об этом свидетельствовал гул работающих дизелей. Вахтенный разрешил присо-

единиться к нему, рулевому и сигнальщику. Скучно ему было, видимо, и мы разговорились. Когда уже совсем рассвело, впереди он разглядел траулер, идущий в Совгавань. И вахтенный решил развлечься. Подал вниз команду заглушить дизеля и перейти на электромоторы. И лодка совершенно бесшумно заскользила по водной глади, догоняя неспешно идущее рыболовецкое судно. Видимо, на нем все спали, потому что ни одного человека на палубе видно не было. Так что когда наша лодка поравнялась со штурманской рубкой на траулере, и в мегафон раздался голос: «На траулере! Остановиться! Таможенный досмотр!», из рубки тут же выскочил заспанный вахтенный штурман. Увидев плывущую параллельным курсом подводную лодку и наши смеющиеся лица, разразился бранью в наш адрес, грозя кулаком. А мы запустили дизеля и, обогнав траулер, пошли в базу.

Потом мне пришлось рассказывать своим сокурсникам, как я плавал на подводной лодке и что ощущал под водой. Так что на какое-то время я стал героем дня. Особенно когда рассказал о посвящении в подводники и про выпитый плафон забортной воды.

Во время нашего пребывания случилось ЧП. Из аптеки лазарета были похищены медикаменты, в том числе наркотики. Почему-то у проверяющих из штаба гарнизона подозрение упало на нас, практикантов. Хотя мы сами сразу сказали, что похитили работающие на ремонте здания штаба стройбатовцы. Дело в том, что вокруг части здания штаба, в том

числе и того крыла, где размещался лазарет, были установлены строительные леса и с них бойцы стройбата проводили штукатурку и покраску фасада здания. И с этих лесов очень легко можно было попасть в аптеку, в которой однажды на ночь не была закрыта большая форточка. Следствие началось при нас, а когда закончилось, не знаю. По крайней мере, никому из нас обвинение предъявлено не было.

По вечерам я играл в волейбол на той площадке, что была около казармы, и очень скоро стал первой звездой. Все же я еще пару лет назад был членом сборной команды института и даже чемпионом ДСО «Буревестник» Хабаровского края 1966 года. Так что выделиться на фоне молоденьких парней, одевших военную форму, было не трудно. Тем более что часто зрителями, а вернее, зрительницами, были так называемые «морячки», т.е. молодые девчонки, которые служили на должностях секретарш, рядовых работников бухгалтерии и других служб тыла. Многие из них пошли служить в надежде найти себе спутника жизни. А я всегда лучше играл, когда на меня смотрят девчонки. Поэтому ничего не было удивительного, что меня, как члена экипажа подводной лодки, включили в состав сборной команды бригады подводных лодок на первенство гарнизона, которое проводилось накануне профессионального праздника, дня Военно-морского флота. Я уже не помню, как мы выступили, вроде как кое-кого и победили. Но, как говорят, «один в поле не воин», и хотя я играл неплохо, победить на соревнованиях нашей команде

не удалось.

В один из выходных дней мы решили пойти искупаться. По совету моряков выбрали место «мористее», где нет мазута, которого много было на воде в самой бухте. Сказав дежурному в лазарете врачу, где мы будем, пошли покупаться и позагорать. Погода была чудесная, светило солнце, отражаясь в прозрачной голубой воде. Вода так и манила, но это впечатление оказалось обманчивым. Вода была холодная, градусов 12-14. Когда я разделся и по большим валунам зашел в море, окунулся, понял, что мое плавание быстро закончится. Проплыв метро десять, я повернул назад, потому что почувствовал, как мое тело окоченеваает. Возможно, это было впечатление после довольно долгого пути на солнце без верхней одежды. Но потом я несколько минут не мог согреться даже на полуденном солнцепеке. Никто другой из нашей компании не рискнул покупаться, мы просто позагорали, и к обеду вернулись на базу.

Накануне дня Военно-морского флота, который празднуется в последнее воскресенье июля, мы приняли присягу. Случилось это перед строем всей бригады во время утреннего построения для подъема флага. Каждому из нас шестерых дали в руки автомат и текст присяги, и мы все по очереди прочитали её, а потом расписались в особой книге. После этого на нас распространялись все приказы командования Вооруженных Сил СССР. А в день празднования ВМФ СССР нас по гражданке отпустили посмотреть парад кораб-

лей. В качестве сопровождающего был выделен фельдшер лазарета, который знал, откуда лучше смотреть парад. И мы увидели его во всей красе. Стоящие на рейде в одной из бухт надводные корабли, самым большим из которых был эсминец, потом действия нескольких боевых единиц флота – торпедный катер выпустил торпеду по условному противнику, ракетный катер отстрелялся ракетой. А затем зрители, в большом количестве собравшиеся на берегу, увидели, как всплывает подводная лодка, одна из нашей бригады. Насмотревшись на парад, мы без санитарных и безвозвратных потерь прибыли на базу, где был устроен праздничный обед для всего личного состава.

Незаметно пролетел месяц. Наконец мы сняли матросскую форму и снова одели свою гражданскую цивильную одежду. Встретившись у вагона все вместе, мы стали обмениваться впечатлениями. Я не помню, что говорили другие, помню лишь рассказ Володи Могилева. Он попал на практику в бригаду ракетных катеров. Для него, большого, ростом за 190 см и весом под сто килограмм, обычный паек был маловат, и он даже похудел за месяц. Отъедался лишь во время выходов ракетных катеров в море. Тогда им выдавали сухой доп. паек, а так как многие молодые матросы страдали морской болезнью и не ели свою порцию пайка, то Володя съедал за несколько человек. Снова заняв свои места в плацкартном вагоне, мы ближе к вечеру тронулись в путь. Все пассажирские поезда проезжали горы Сихотэ-Алиня но-

чью, чтобы пассажиры не боялись. Но мы не пугались, мирно спали на своих местах, наговорившись за вечер и наигравшись в карты. На следующий день к вечеру приехали в Хабаровск, где разошлись по домам, чтобы встретиться через месяц. Уже студентами шестого курса нашего Хабаровского государственного медицинского института.

Записки врача подводной лодки

Мое более подробное знакомство с советским военно-морским флотом началось на 1 курсе Хабаровского медицинского института в 1965 году. Наш институт в отличие от других институтов этого профиля имел не просто военную кафедру, где готовили врачей для сухопутных войск, а военно-морскую кафедру. Таких кафедр на территории СССР было всего 3 – в Хабаровске, Томске и Горьком. И была еще военно-медицинская академия в Ленинграде, в которой наряду с подготовкой сухопутных врачей готовили и морских. Я, в школе занимаясь в судомодельном кружке, неплохо знал об устройстве кораблей – всякие там шпангоуты, набор корпуса, водоизмещение, скорость в узлах и т.п. Кроме этого, я прочитал несколько художественных книг о советских военных моряках, и даже в средних классах школы мечтал стать военным моряком, но потом это желание пропало под влиянием спортивных увлечений.

Так что, начав подготовку на военной кафедре, я отличался в лучшую сторону от других студентов пониманием устройства кораблей, тем более что на 1 курсе на военной

кафедре мы только этим и занимались. Сдав на «пять с плюсом» экзамен, я был даже отмечен в газете института «За медицинские кадры» как хорошо зарекомендовавший себя студент. Правда, при изучении уже специальных предметов военно-морских врачей, я не блистал какими-то особыми успехами. Но, тем не менее, при распределении выпускников института в марте 1971 года я услышал от ректора Сергеева С.И. примерно такую фразу: «А тебя, парень, распределяем на КТОФ». Я тогда не знал, что «К» – это краснознаменный, поэтому задал вопрос про эту самую «К», на что и получил исчерпывающий ответ.

Так я стал морально готовиться к службе военно-морского врача. Нас в тот год отправили служить во флот 43 человека, из них 4 – на Северный флот, 8 – на Черное море, остальных – на КТОФ. Скажу сразу, из направленных служить на СФ все уволились через 3 года, на ЧФ 4 человек остались служить, а из КТОФ примерно половина продолжила службу как кадровые врачи.

Объясню, почему так много выпускников гражданского медицинского института оказалось на военной службе. Во времена правления Хрущева Н.С. произошло резкое сокращение Советских Вооруженных Сил, в том числе и Военно-Морского Флота. И не только сокращение действующих офицеров и мичманов, но и была сокращена их подготовка в военных училищах и академиях. Хрущев считал, что ракетные войска защитят СССР. Но он рассуждал как дилетант, и

с его отставкой начался рост Вооруженных Сил. Особенно с началом новой фазы «холодной войны». А кадров офицеров некоторых видов и родов войск не хватало. Катастрофически не хватало штурманов, механиков и врачей на кораблях ВМФ. Поэтому большое количество этих специалистов, которые готовили гражданские училища и институты, призывались во флот на 3 года.

Моя служба началась с 1 июля 1971 года. Мне был предоставлен отпуск на 30 суток. Так как я не планировал куда-либо выезжать в отпуске, мне было предписано Хабаровским краевым военкоматом 1 августа прибыть во Владивосток в управление кадров флота. Моим напарником в этом путешествии был Борис Шевцов, мой друг и напарник по игре в волейбол. Мы купили заранее билеты на поезд и вечером 31 июля пришли к поезду вместе с сопровождающими лицами – я с женой и родителями, Боря с матерью. Но оказалось, что поезд опаздывает часов на 8 и мы уехали домой. А когда уже вдвоем с Борей подошли к поезду, оказалось, что купейный вагон, в который у нас были билеты, прицепили к другому поезду и он благополучно отбыл из Хабаровска. После выяснения отношений и небольшого скандала нас разместили в вагоне, но уже не в купейном, а в плацкартном. Вот так, с небольшого приключения началась наша служба. Но это было не единственной накладкой.

Прибыв в управление кадров флота, и представ перед его начальником, мы получили приказ для начала пойти в па-

рикмахерскую и привести прически в соответствии с Уставом, т.е. укоротить наши длинные волосы. Потом мы получили направление на склад имущества флота, где выдали форму военно-морского офицера с погонами лейтенантов медицинской службы. Правда, не все имущество получили, например, не было кителей нашего размера. Да и стандартные размеры не очень сидели на нас. Например, если тужурка (на гражданском языке пиджак) была как раз, то брюки от тужурки были широки в поясе. Хорошо, у Бори были знакомые во Владивостоке, а я имел навыки ушивать брюки, и мы у них смогли привести форму в приемлемое состояние, чтобы она не висела на нас как на вешалке.

Получили так же в управлении кадров направление в военно-морскую гостиницу. На вопрос дежурной, откуда мы, и узнав, что из Хабаровска, нас поселили. На следующий день уже в форме лейтенантов прибыли в управление кадров. Узнав, что я хороший спортсмен, начальник управления предложил мне выбор для службы – на подводной лодке или на надводном корабле. Я выбрал лодку. Во-первых, я был наслышан о героических подвигах советских подводников в войну, в то время как моряки надводного флота ничего подобного не совершили. Во-вторых, я знал, что подводники, придя из похода, все сходили на берег, а надводные корабли неделями могли болтаться на рейде и экипажи берег видели лишь в бинокль.

Так я получил направление в 4-ю бригаду подводных ло-

док, которая базировалась рядом с управлением кадров, в районе остановки «Авангард» на нынешней Светлановской улице. А Боря получил направление на эсминец, который базировался на Камчатке и должен был туда уезжать на теплоходе через пару дней. Поэтому я не поспешил на свое место службы, а составил Борису компанию в эти дни его пребывания во Владивостоке. Вечером в гостинице к нам в номер пришел какой-то капитан-лейтенант и стал нас обзывать самозванцами, которые заняли не свои места в гостинице. Выяснилось, что он прибыл из Хабаровска на соревнования с командой, и при размещении двум членам не досталось места в гостинице. Получалось, что они были предоставлены нам ошибочно. Но это уже не наши проблемы, выселить нас из гостиницы не могли. Потом у нас с капитан-лейтенантом нашлись общие знакомые спортсмены в Хабаровске, и инцидент был разрешен.

На следующий день после отплытия Бориса на Камчатку я пришел к командиру 4-й бригады 6-й эскадры подводных лодок Краснознаменного Тихоокеанского Флота и был направлен для прохождения службы на дизельную подводную лодку Б-63.

Шестая эскадра подводных лодок состояла из 2-х бригад – четвертой, которая базировалась в бухте Золотой Рог на территории судоремонтного «Дальзавода» и на акватории бухты Диомид, а также девятнадцатой, которая базировалась в бухте Малый Улисс под Владивостоком. Если в 4-й бригаде

в основном числились лодки, пришедшие на ремонт (в основном дизельные ракетные), то в 19-й бригаде были действующие подводные лодки противолодочной обороны (лодки ПЛО), или как их тогда называли, торпедные лодки.

В 4-й бригаде были как торпедные, так и ракетные дизельные лодки следующих проектов:

Проект 613 или по классификации НАТО «Виски». Лодка имела полное водоизмещение 1360 тонн, была вооружена 4 носовыми и 2 кормовыми торпедными аппаратами калибра 533 мм. Имелась одна лодка такого же проекта, модернизированная под стрельбу крылатыми ракетами, расположенными по бокам рубки лодки, что придавало ей вид лягушки.

Проект 611 («Зулус») Полное водоизмещение 2350 тонн, вооружение 6 носовых и 4 кормовых торпедных аппарата 533 мм. Более подробно об этом проекте, на котором я служил, чуть позже.

Проект 641 – несколько усовершенствованный проект лодки 611 проекта, имеющий то же водоизмещение и вооружение.

Проект 629 («Гольф») Первая советская чисто ракетная подводная лодка для стрельбы баллистическими ракетами. Ракеты были размещены в средней части корпуса и помимо этого, занимали и часть боевой рубки. Полное водоизмещение 2700 тонн, вооружение – 3 ракеты СКАД (усовершенствованная ФАУ-2), 6 носовых и 4 кормовых торпедных аппарата 533 мм.

Проект 651 («Джулиэтт»). Первая советская подводная лодка для стрельбы крылатыми ракетами. Каждая ракета размещалась в контейнере по бортами корпуса в носовой и кормовой части лодки. При стрельбе (только из надводного положения) контейнер поднимался и производился запуск ракеты. Кроме этого, имелось еще 6 носовых торпедных аппарата 533 мм. Лодка по форме корпуса напоминала утюг, была не очень маневренная.

Дизельные ракетные лодки проектов 629 и 651 относились к кораблям 1-го ранга, и на них поднимался не только военно-морской флаг, но и гюйс – флаг с большой звездой на красном фоне. Их командирами были капитаны 1 ранга. На атомных ракетных лодках стояли в тот первый период развития советского атомного флота те же ракеты, что и на дизельных ракетных лодках, только в большем количестве.

19-я бригада подводных лодок была укомплектована подводными лодками проектов 611 и 641. Все они относились к большим дизельным торпедным лодкам и составляли ядро противолодочных сил. Нужно сказать, что в это время в заливе Петра Великого довольно часто обнаруживались американские многоцелевые атомные подводные лодки. Они старались узнать военные секреты противника. Впрочем, и наши подводные лодки занимались тем же, патрулируя в районе базы американцев на острове Гуам. Пользуясь тем, что дизельные лодки в подводном положении практически были недоступны гидрологическим службам, они регистрировали

маршруты передвижения американских лодок с баллистическими ракетами, составляли графики их нахождения на позициях для стрельбы по СССР. Дело в том, что тогда баллистические ракеты имели небольшую дальность полета, и чтобы достать до объектов на территории Советского Союза, они должны были плавать недалеко от морского побережья нашей страны. Вот там их должны были караулить наши силы ПЛО. Задача не из простых, учитывая площадь Тихого океана и нашей прибрежной зоны.

В 19-й бригаде была подводная лодка Б-66. От других лодок проекта 611 она отличалась очень большой рубкой. Она в свое время модернизировалась под ракетную с установкой двух ракетных шахт. Потом шахты убрали, а рубка осталась. В 1968 году эта подводная лодка почти 9 месяцев находилась в походе в Индийском океане вместе с танкером и теплоходом «Мария Ульянова». На теплоходе находился второй экипаж, смена экипажа происходила каждые два месяца. В тот период наш флот хотел закрепиться в Индийском океане и искал базы базирования. Одну из них сделали в Бангладеш, очень бедной стране около Индии. Вторую базу планировалось создать в Сомали, в столице этой страны Могадишо. В 1972 году туда направлялась плавучая база подводных лодок и танкер. Мне предложили должность начальника медицинской службы этой базы. Пребывание там должно быть не менее года. Если больше, должна была приехать семья.

Поразмыслив, я отказался от этой командировки. Дли-

тельное нахождение в тропической стране, да еще очень бедной, не очень-то манило. Хотя мои сослуживцы меня уговаривали поехать, так как это сулило более быстрое продвижение по службе. Да и в Сомали был климат лучше, чем в Бангладешт. Но я все же отказался. Я не планировал оставаться на службе в ВМФ и карьера меня не очень прельщала. Через много лет, отдыхая под Владивостоком, я встретил в санатории того офицера, который пошел в командировку в Сомали вместо меня. К тому времени он был подполковником медицинской службы и заведовал инфекционным отделением в главном госпитале флота. О командировке он рассказал, что была она тяжелая из-за высокой заболеваемости личного состава кораблей, непривычно жаркого климата и тропических болезней.

Оказалось, что моя подводная лодка Б-63 находилась в ремонте. Я пришел в казарму, где размещался офицерский и личный состав экипажа ПЛ Б-63. Представившись командиру лодки капитану 2 ранга Сергиенко В.К., рассказал о себе, и получил направление на проживание в общежитии офицерского состава береговой базы, где в тот же день мне была выделена койка в комнате на 8 человек. Я перевез из гостиницы вещи на склад общежития и таким образом зарезервировал себе место для проживания на ближайшие годы. После того, как проводил Бориса Шевцова на Камчатку, я остался один, так как никто из моих сокурсников не получил направление на службу в подводный флот. Я оказался последним

выпускником гражданского медицинского ВУЗа на подводной лодке. Моим предшественником в должности начальника медицинской службы в/ч 99400 (так была зашифрована наша ПЛ Б-63) был выпускник Хабаровского медицинского института Муратов. Потом, уже после окончания службы, я встречался с ним в Хабаровской краевой больнице. Он стал врачом-травматологом.

Подводная лодка Б-63 была третьей в серии из 26 лодок проекта 611. Была построена на судостроительном заводе в Ленинграде и вступила в строй в 1953 году. Начала проектироваться еще в период войны, но после знакомства союзников с немецкими подводными лодками XXI серии в проект были внесены существенные исправления. Лодка относилась к большим океанским лодкам, по классификации НАТО называлась ZULU. Имела надводное водоизмещение 1831т, подводное водоизмещение 2350 т. Длина лодки 90,5 м, осадка по ватерлинии 5 м. Рабочая глубина погружения 170 м, предельная – 200 м. Скорость лодка надводная составляла 17 узлов, подводная – 16 узлов. Автономность плавания 75 суток. Силовая установка включала 3 дизеля по 2000 л.с., 1 электродвигатель 2700 л.с., два бортовых по 1350 л.с., которые работали на 3 гребных винта. Вооружение составляли 6 носовых и 4 кормовых торпедных аппаратов калибра 533 мм. Экипаж составлял 65 человек. Для начала 50-х годов это была очень современная лодка. Недаром именно подводные лодки этого проекта первыми модернизировались под

запуски ракет морского базирования. Именно с лодки Б-67 в 17 часов 22 минуты 16 сентября 1955 года впервые в мире был осуществлен запуск баллистической ракеты. Лодка в это время находилась в надводном положении. Первый успешный запуск ракеты с этой же подводной лодки из-под воды был осуществлен 10 сентября 1960 года.

Позже я познакомился с историей своей подводной лодки. После постройки она летом 1954 года по внутренним речным путям в плавучем доке перешла из Ленинграда на Северный флот. После соответствующей подготовки в составе конвоя в июле-августе 1955 года совершила межфлотский переход Северным морским путем до бухты Провидения, а потом в бухту Крашенникова на Камчатке. В 1956 году впервые в истории ВМФ совершила 75-суточное автономное плавание, во время которого тоже впервые была сделана операция по удалению аппендицита капитаном м/с Сирадзе на глубине во время шторма. В 1967 году подводная лодка была переведена в 19 бригаду 6 эскадры подводных лодок в бухту Малый Улисс и вскоре была поставлена на ремонт и модернизацию. В 4-й бригаде она оказалась на период капитального ремонта. Именно в это время началась моя служба на этой подводной лодке.

Для того, чтобы вступить в должность, я должен был сдать экзамен на самостоятельное управление медицинской службой. Для этого давался месяц. Кроме меня, к нам на лодку были направлены еще 4 выпускника военно-морских учи-

лиц (штурман, 2 торпедиста, механик). Все они должны были так же сдавать экзамены. Для этого мне надо было знать свои функциональные обязанности, действия медицинской службы во время стоянки в базе и во время похода, оказание медицинской помощи при баротравмах и других осложнениях во время погружений под воду. Флагманским специалистом по профилю должен был рассказать устройство подводной лодки в разрезе каждого отсека, наставления по борьбе за живучесть, корабельный Устав, и еще много всяких разных наставлений и приказов. Учить все эти документы в августе, когда стоит прекрасная погода, не очень-то хотелось, но пришлось. Правда, мне помещали некоторые обстоятельства. Во-первых, в конце августа ко мне во Владивосток приехала моя жена. К сожалению, у нас было очень мало времени для общения, только после 18 часов, когда заканчивалась служба. Но мы успели погулять по городу, в котором оба были впервые, даже вместе сфотографировались. Еще такие молодые, оба черноволосые.

Второе обстоятельство было знаковое для КТОФ. Это были учения «Восток» всего флота, которые продолжались дней 10. Годом раньше были учения «Океан», в котором принимали участие все флоты СССР. А тут все проверяющие из Главного штаба ВМФ навалились на один Тихоокеанский флот. Вот командование флота и постаралось привлечь все силы для демонстрации мощи флота. Даже те, которые не часто выходили в море. Одним из таких судов была под-

водная лодка радиологического надзора. Это была лодка 613 проекта, среднего водоизмещения. В свое время она повредила прочный корпус и не могла погружаться. На ней сделали очень большую рубку, на которую установили такую же огромную антенну. Естественно, эта лодка, круглой формы в разрезе, имела очень большую парусность за счет огромных рубки и антенны, плохо держала бортовую качку. Вот на эту лодку я и был направлен на время учений. Так как я еще не сдал в то время экзамен на самостоятельное управление медицинской службой, мне

в качестве помощника дали курсанта военно-медицинской академии имени Кирова последнего курса. Он, до этого окончил какое-то военное училище, уже имел звание старшего лейтенанта, но подчинялся мне как старшему по должности. Вообще это обстоятельство в армии играет ключевую роль. Очень часто более старший по званию подчиняется более младшему, потому что тот занимает более высокую должность. Вот и в данном случае старший лейтенант подчинялся мне, лейтенанту.

К моему сожалению, подчиняться мне ему не пришлось. Дело в том, что почти сразу после нашего выхода из базы начался шторм и нашу лодку очень бросало. Она шла под дизелями, для работы которых требовался воздух. Поэтому верхнерубочный люк не задраивался, через него в лодку постоянно поступала вода. Насосы её еле успевали откачивать. Мой помощник очень плохо переносил качку, его постоянно

рвало, он все время лежал в кают-компании, вставая только на время приема пищи офицерами. Так что все, что требовалось делать начальнику медицинской службы, я делал самостоятельно, да еще под пристальным оком проверяющих. С другой стороны, это помогло мне быстрее освоиться с обстановкой и потом успешно сдать экзамен на самостоятельное управление службой. Первому из всех офицеров бригады, пришедших на флот после училищ. А моего помощника позже моряки вытаскивали из лодки на таях, отрабатывая эвакуацию пострадавшего из подводной лодки. У него выбраться из лодки не было сил.

Среди врачей 6-й эскадры подводных лодок был довольно большой недокомплект. Поэтому после получения разрешения на самостоятельное управление боевой службой, а именно так называлась медицинская служба, я стал довольно часто выходить на выходы в море на других лодках эскадры. Часть лодок базировалась в бухте «Золотой Рог», где были цеха судоремонтных заводов «Дальзавод» и № 179. Если на «Дальзаводе» вместе с военными кораблями ремонтировались и гражданские, то в 179 заводе только военные, как надводные корабли, так и подводные лодки. Но о выходах в море на борту других лодок я расскажу чуть позже, пока завершу рассказ о завершении ремонта нашей подводной лодки.

В середине сентября лодку поставили в плавучий док для проведения ремонтных работ подводной части. Постановка в док – довольно сложная процедура. Док притапливается

и суда входят в него в определенном порядке. Вместе с нами в док становились еще 3 судна. Точно встать над подставленными под каждым судном опорами сложно, и если какое-то судно немного ошиблось, процедуру приходилось повторять. Это значит, что в док опять принимают воду и его притапливают, суда вновь становятся по своим местам, воду выкачивают из дока и смотрят, как встали корабли над опорами. Не допускались никакие крены. Постановка в док началась утром и завершилась только вечером. Три раза пришлось повторять процедуру постановки в док, чтобы все 4 судна встали точно на свои опоры. Все это время экипаж находился в состоянии боевой готовности. Хорошо, что командир разрешил мне находиться на мостике, и я мог наблюдать за всеми действиями. Рядом с нами в доке оказался траулер. Под таким видом ходили по всем морям суда разведки. Они были хорошо оснащены всякого рода оборудованием – радиолокационными и гидрологическими приборами, мощными радиостанциями, радарам и другими современными для того времени разведывательными и регистрирующими приборами. К своему удивлению, я увидел на борту этого траулера своего однокурсника Славу Домнина, которого также призвали служить на КТОФ. Так нам удалось переговорить о жизни и начале службы.

Потом мы еще неоднократно встречались с ним, т.к. ремонт в доке продолжался почти месяц. В нашей лодке вырезали большие куски обшивки и заменяли новыми листами

металла. В это время моряки – а они были самыми активными участниками ремонта, чистили шарошками внутренние поверхности цистерн подводной лодки для размещения в них в будущем топлива, пресной и забортной воды. В это же время завершались другие работы по замене выработавших свой ресурс механизмов. Точно сказать, что менялось, не могу. Я активно знакомился с внутренними механизмами подводной лодки, которые в период ремонта были все на виду. Мне вообще было все интересно на лодке. Но все это время приходилось отвлекаться – меня часто направляли в море на других лодках. Я был самым активным в этой части. Так как я к тому времени не имел подготовки по хирургии, в автономное плавание меня не могли послать, а вот в акваторию залива Петра Великого Японского моря – запросто.

Я выходил в море на лодках всех проектов – средних торпедных 613, больших океанских торпедных 641, крейсерских ракетных 629 и 651. Каждая лодка имела некоторые отличия в расположении внутренних помещений, и я старался все запомнить, чтобы максимально быстро добраться до каждого боевого поста. Самое неудобное место для врача было на средних лодках. Врач оказывал медицинскую помощь и спал в офицерской кают-компании, у него не было своей койки. Отдохнуть в дневные часы было негде. На больших лодках было уже место в офицерской каюте. А вот на крейсерских лодках была своя каюта, второе верхнее место в ней предназначалось для изоляции заразного больного.

Вообще дизельные подводные лодки правильно называть ныряющими, так как часть времени они должны находиться на поверхности. В это время работают дизели и заряжаются аккумуляторные батареи. Лодка усиленно вентилируется в это время, т.к. при зарядке аккумуляторов в большом количестве выделяется водород и есть опасность взрыва. А так как обычно зарядка батарей происходит в ночное время и на поверхности моря, то огромное влияние оказывают метеоусловия и время года. Если зима, то в лодке становится очень холодно, как на улице. Если шторм, то качка болтает экипаж, что не уснешь, так как можно запросто упасть с койки.

На своей родной лодке у меня была койка на втором ярусе. Койка узкая, как и все на дизельных лодках. Чтобы не упасть с неё во время бортовой качки, я сгибал ноги в коленях и пропускал между ними вентиляционную трубу. А левым плечом упирался в машинку клапана вентиляции, которая нависала над койкой. Так вот и спал. Если это можно было назвать сном. Чаще я по полночи проводил в ограждении рубки рядом с рулевым, наблюдая, как волны накачиваются на нос лодки, потом пробегают по корпусу, разбиваясь о рубку и осыпают брызгами. Но в теплой с кожаным верхом куртке-реглане (альпаке) было тепло и сухо. Вот тогда-то у меня и начались перебои со сном, которые потом усилились во время ночных дежурств в травмпункте. В боевых условиях зарядка батарей проходит при плавании на перископной глубине – 7-8 метров от поверхности. На поверх-

ности торчит выдвижная труба РДП (работа двигателя под водой). По-немецки это устройство называется «шнорхель», они его и придумали во время Второй мировой войны. Плавать под РДП вообще очень сложно, а в шторм очень опасно. Но многие экипажи советских подводных лодок успешно освоили этот маневр.

Подводные лодки являются очень сложными в инженерном отношении объектами. Если сравнить современный самолет и атомную подводную лодку по сложности, то я бы отдал пальму первенства лодке. И такое мнение большинства инженеров и конструкторов. Необходимость придания корпусу большой прочности, обтекаемости, малошумности всех механизмов очень сложная задача, которая успешно решается. А еще должна быть сверхнадежность всех механизмов. Как спасти лодку и экипаж в 100 человек под тощей льда Северного ледовитого океана? Конечно, непросто. Летчик катапультируется, и спасен. А экипаж большой лодки? Создавались в Советском Союзе атомные лодки 705 проекта, очень автоматизированные, с небольшим числом экипажа. Они получились во всех отношениях очень хорошие – и скорость высокая, и маневренность, и вооружение. Но очень дорогие в эксплуатации и не очень долговечные.

Морская вода довольно агрессивная среда, многие детали лодок нуждались в замене через определенные промежутки времени. Если в самолете можно снять без проблем деталь фюзеляжа, то как залезть в прочный корпус субма-

рины? Там даже отверстия для выхода валов винтов имеют очень сложную конструкцию и многократно проверяются на надежность. Проследить за работоспособностью всех без исключения механизмов, клапанов в автоматическом режиме очень сложно. Поэтому на подводных лодках большой экипаж, особенно в американских. США пошли по пути создания больших серий однотипных лодок, постепенно совершенствуя конструкцию и улучшая качество и надежность всех деталей и механизмов. А у нас были лодки разных серий для выполнения одних и тех же задач.

По боевому расписанию я являлся командиром второго отсека подводной лодки. В нем находится офицерская кают-компания, где разворачивается операционная. Там же стоит набор медикаментов и инструментов для оказания медицинской помощи. Во втором отсеке также каюты командира, старпома, замполита и офицеров-командиров боевых частей. В трюме стоят аккумуляторные батареи. По боевому расписанию со мной в отсеке находятся санинструктор, электрик и шифровальщик (в наше время их называли СПС – специально подготовленный специалист). СПСовцы были самые ленивые матросы. Шифровки приходили очень редко, так что в основном они били баклуши. Поэтому мы их привлекали к выполнению в общем-то несвойственных им действий. Именно таким составом мы тренировались каждое утро, когда проводилось «проворачивание оружия и технических средств». Именно в это время каждая движущаяся

деталь всех механизмов подводной лодки, закрепленная за тем или иным матросом, старшиной команды, должна быть проверена на работоспособность. Я, как командир отсека, получал из центрального отсека по громкоговорящей связи команды, передавал их своим подчиненным, а потом, получив от них ответ об исполнении приказа, передавал это в центральный пост. Так продолжалось около часа. И так каждый день, кроме выходных и праздников. Поэтому советские лодки, несмотря на несовершенство конструкции и подчас разгильдяйство экипажей, успешно плавали и выполняли задачи, которые им ставило командование. Конечно, в основном это касалось механической части. А вот что касалось какой-нибудь электроники, то там у нас были проблемы. И в основном из-за несовершенства и низкого качества сборки приборов и аппаратов.

Вообще-то служба у начальника медицинской службы подводной лодки была не очень обременительна. Матросы болели редко, ведь в подплав призывают самых крепких и здоровых. Небольшие травмы, ссадины и болезнь всех подводников – запоры и геморрой – вот и все, с чем мне приходилось сталкиваться. Естественно, ежедневные обходы отсеков, выявление жалоб на здоровье, проверка санитарного состояния, проверка камбуза, закладки продуктов и снятие проб обеда и ужина, так же входили в мои обязанности. На нашей подводной лодке за пополнение продуктами, так же как еще некоторым имуществом, по штатному расписа-

нию отвечал помощник командира. Но у нас эту должность занимал проштрафившийся бывший командир другой подводной лодки. Его лодка попала в сети японского траулера и чуть ли не утопила того. Утопить не утопила, но были жертвы. Был международный скандал. Командира с должности сняли и пока пристроили на нашу лодку, чтобы он мог получать какие-то деньги. Вот он и отвечал за обеспечение продуктами, но фактически этого не делал. Пока лодка была в ремонте, это было некритично, команда питалась на камбузе береговой базы. А вот когда после завершения ремонта начались ходовые испытания в море, нам пришлось питаться на лодке. И встал вопрос, кому поручить снабжение.

Командир попросил меня взять на себя эту довольно хлопотную обязанность. Сверив в продовольственной части числящиеся за экипажем остатки, я узнал, что за лодкой числится чуть ли не 3 тонны металлических мисок, тарелок, котлов, вилок, ножей. Все это выдавалось на лодку за долгие годы службы. Фактически же не было ничего! Что делать? Мне посоветовали все это списать как металлолом, вместо трех тонн металла дать мичману на складе металлолома пару бутылок спирта и пару банок тараньки (черноморской воблы). Получив от командира спирт и воблу, я отправился на склад металлолома и проблему решил. Получил новую посуду и загрузил на лодку. Нам дали новый холодильник «Минск» для кают-компания. Тогда это был очень престижный холодильник. Но загрузить его через отверстие в прочном кор-

пусе, которое предназначено для загрузки аккумуляторных батарей, было невозможно. Но 2 бутылки спирта и умельцы завода чуть уменьшили глубину холодильника и он вошел в нашу кают-компанию. А ведь найти таких умельцев не так-то просто. Но я сумел это сделать. Потом в течение целого дня завозили продукты на полную автономность плавания для всего экипажа. Узнал от знающих людей, что моряки при погрузке стараются утащить по своим рундукам в основном сгущенку, шоколад, галеты, банки с компотами, и препятствовать этому невозможно. Ведь не поставишь же на всем пути от автомашины на пирсе до продовольственного склада в трюме одного из отсеков контролеров. А кто носить будет? Выход был давно найден. Перед строем на вечерней проверке объявлялось, что экипажем украдено столько-то и столько того и другого, и поэтому в течение нескольких дней экипаж не будет получать выше переименованное. А так матросы воюют в одиночку, и учета уворованного нет, все слова берут на веру и никаких возмущений со стороны матросов не бывает. Вообще вести учет всего погруженного невозможно. В то время за хороший обед в столовой из трех блюд надо было заплатить копеек 60-80. А стоимость 1 автономного пайка подводника составляла 4,5 рубля в день. Чего там только не было. Вино для офицеров, соки для матросов, сырокопченые колбасы, различные компоты (черешня, вишня и т.д.), сосиски. Я уж не говорю про сгущенку, галеты, воблу. Кстати, моряки часто путали маркировку сгущенки и тушенки,

банки-то были без наклеек.

Получив все необходимое со складов береговой базы, мы смогли отойти от пирса. Выход подводной лодки требует отдельного описания, так как это непростая процедура. Наблюдая выход подводной лодки с берега, удивляешься тому, что лодка, отойдя от пирса, длительное время, стоя посередине бухты, то погружается, то всплывает. Лодка, отойдя от пирса, еще в бухте проходит дифферентовку, т.е. ставится на ровный киль. Дифферент (т.е. наклон на нос или корму) достигается перекачиванием воды в уравнивательные цистерны, расположенные в носу и корме. В зависимости от загрузки корабля продуктами, топливом, пресной водой необходимо перед выходом в море дифферентоваться. Это позволяет с меньшими усилиями уходить на глубину и всплывать, маневрировать под водой. Командует этим процессом командир БЧ-5 и главный старшина трюмных. От их опыта, интуиции и чутья зависит, как быстро пройдет процесс постановки на ровный киль. Случалось, что некоторые лодки завершали это процесс, лишь погрузившись на дно. Это считалось ЧП. У нас такого не было. Обычно мы довольно быстро проходили дифферентовку и уходили в открытое море.

Почти месяц проходили ходовые испытания. Вместе с экипажем лодки на них выходили человек 15-20 рабочих завода, который проводил на лодке ремонт. Оперативно устранялись все неполадки в работе механизмов. Ажиотаж был страшнейший. Ведь сдать лодку надо было до 31 декабря

1971 года, тогда были премии и награды как рабочим, инженерам и руководству завода, так и руководству бригады, эскадры, флота. Так что на некоторые ляпы просто закрывали глаза. Так, из 10 цистерн, расположенных между прочным и легким корпусами лодки, 8 имели течь. Чтобы лодка не утонула возле пирса, эти цистерны постоянно продувались сжатым воздухом. А уж по мелочам было столько всего недоделанного! Например, что заполнить цистерну питьевой водой, её надо было предварительно прохлорировать. Это значит, что в заполненную водой цистерну добавляют определенное количество хлора, выдерживают нужное время, потом воду выкачивают, опять заполняют свежей, снова выкачивают и только после это закачивают чистую, годную для употребления воду. Ну кто же это будет делать с такой тщательностью? Вот и плавали мы месяца полтора, употребляя пахнущую хлоркой воду. И в первых блюдах, и в чае, кофе. На жалобы командир отвечал, что здоровей будем.

Именно с плаванием на лодке рабочих завода произошло событие, которое установило между мной и командиром особые отношения. Однажды во время ходовых испытаний в море командир дал приказание привезти на лодку свежее мясо вместо надоевшей всем тушенки. На катере я поплыл на базу, но мяса мне не дали. Сказали, что надо было заранее дать радиограмму, чтобы приготовили. Я вернулся ни с чем. В центральном посту доложил командиру о неудаче. Он обрушился на меня с грубой бранью. Я молча вы-

шел из центрального поста в свой отсек. Тут же за мной пришел заместитель командира по политчасти капитан-лейтенант Кудлаев. Спросил, почему я нарушил Устав и ушел без разрешения командира. Я ответил, что в Уставе запрещено оскорблять офицера в присутствии подчиненных. Кудлаев ушел и переговорил с командиром. Вечером в кают-компании за ужином командир извинился передо мной за инцидент. Сказал, что его очень расстроила только что случившаяся перед моим приездом серьезная поломка какого-то механизма. Так я впервые зарекомендовал на службе как уважающий себя офицер.

Второе событие носит несколько другой характер и требует пояснения. Как я говорил, во время ходовых испытаний на лодке в море выходило довольно большое количество рабочих завода. Естественно, все они питались на камбузе лодки, на них тратились продукты из запасов экипажа. По правилам, все эти люди должны быть по списку вноситься в бортовой журнал, на них списывались продукты и потом завод компенсировал эти затраты бригаде подводных лодок. Но я этого не знал. Потом, когда ремонт закончился, лодка переходила из одной бригады в другую, командир приказал выгрузить из лодки все оставшиеся продукты и сдать их на склад. Вообще-то никто так не делает. Это и большие чисто физические затраты, и дополнительная возможность матросам что-то украсть из продуктов питания. Обычно при таких погрузочно-разгрузочных работах крадут примерно на

полторы-две тысячи рублей. Вот и получилось, что когда все сложили, посчитали, получилась недостача около 3 тысяч рублей. И её хотели повесить на меня. А за что? Я возмутился. Кроме того, я случайно узнал от старпома нашей лодки, с которым оказался в море во время проведения банкета по случаю завершения ремонта, что деньги, который завод должен был перечислить бригаде ПЛ за кормежку рабочих во время ходовых испытаний, пошли на этот банкет. Я сказал об этом командиру. Он понял, что этот лейтенант медицинской службы так просто не отдаст свои деньги на компенсацию недостачи. Он поручил мне переговорить в продовольственном отделе бригады, и посоветоваться, как можно недостачу компенсировать. Взяв бутылку сухого вина, которое нам выдавалось во время выходов в море, я пошел к начальнику продовольственного отдела.

Был он старший лейтенант, но намного старше меня. Видимо, в лейтенанты попал из мичманов. Он спросил, знает ли командир о моей просьбе, и когда узнал, что я пришел по заданию командира, он дал очень дельный совет. Я уже писал, что каждое утро на лодке проводится проворачивание оружия и технических средств. Все действия экипажа записываются в вахтенный журнал. Он предложил вместо фразы «проворачивание оружия и технических средств» писать фразу «Боевая тревога, подготовка корабля к бою и походу». Оказалось, что эта фраза многое меняет. Действия экипажа те же самые, но вот в списании продуктов питания

есть изменения. Вместо 1,5 рублей на члена экипажа по морскому пайку списывается 4,5 рубля по автономному пайку. Умножьте 3 рубля разницы на 65 членов экипажа, получится экономия за 1 день. Сколько надо дней для полной компенсации недостачи, посчитать несложно. А вечером вписать фразу «Отбой боевой тревоги». По каким причинам лодка не ушла в море, не пишется. Поэтому, когда я через пару месяцев сдавал свои дела по обеспечению продуктами вновь назначенному помощнику командира лодки, у меня были довольно большие излишки. Мне был открыт как бы «кредит доверия», и я всегда получал для питания в общежитии дефицитные продукты питания. А уж маленькие шоколадки я возил в Хабаровск семье целыми кулками. И не только потому, что мне их давали по блату, просто я не ел каждый шоколадки во время выходов в море, как и воблу. Неделю плавал – вот тебе 7 шоколадок и 7 вобл.

У меня установились очень хорошие отношения со многими сослуживцами. И не только потому, что некоторых угощал дефицитами. Я был хоть и довольно требовательным к себе и к окружающим офицером, старшинам, матросам, но справедливым и внимательным. Был человеком слова. Базировались мы во Владивостоке, вначале почти в центре города, а потом в бухте «Малый Улисс». Владивосток портовый город, там много как военных, так и гражданских моряков. Как во всех портовых городах, много представительниц древнейшей профессии. И многие офицеры заражались

венерическими заболеваниями. Если об этом узнавали в политических органах, то минимум, что мог получить офицер, это задержка на год присвоения очередного звания. А могли и сослать куда-нибудь на отдаленную базу или понизить в должности, звании. Так что большинство заразившихся искали возможность для анонимного лечения. Я как-то еще в первые месяцы службы познакомился с проходившим стажировку в нашей базе врачом-дерматовенерологом из Находки. Он дал мне современный способ лечения гонореи и сифилиса. Я однажды пролечил по этому способу своего сослуживца на лодке, об этом стало известно другим, нуждающимся в таком же лечении. Все это было строго конфиденциально, только при наличии рекомендаций от лично знакомого мне офицера. Попасть в поле зрения политических органов мне бы не хотелось. Так круг моих знакомых расширялся. Расплачивались офицеры за лечение тем, что приглашали меня на ужин в ресторан. Обычно это был ресторан «Зеркальный» на площади Луговой во Владивостоке. Это недалеко от моего общежития по пути с базы в Малом Улице. Правда, иногда это были другие рестораны в центре города. Таким образом, я сэкономил деньги, которые почти все отсылал в Хабаровск жене.

Хочу сказать, как у меня рассчитывалась заработная плата. Когда я поступил на службу, оплачивался должностной оклад и платили за звание. До августа 1971 года лейтенант получал за свои 2 звезды 50 рублей. Старший лейтенант по-

лучал уже 60 рублей. И так далее. С августа 1971 года стали платить лейтенанту 70 рублей. А с января 1974 года уже 90 рублей. Мой должностной оклад начальника медицинской службы большой подводной лодки (капитанская должность) был 140 рублей. На крейсерской лодке должность была уже майорская и оклад был 160 рублей. Потом, когда наша лодка завершила ремонт и стала плавать, нам стали начислять еще 30% к окладу морских и 20% подводных (мы называли их гробовыми). Так начислялись зарплаты. Когда я выходил в море в ту пору, когда наша лодка еще не была в строю, мне за каждый выход давали справку, которую я сдавал в бухгалтерию береговой базы для выплаты процентов по факту. Все офицеры штаба как бригады, так и эскадры, выходя в море, так же получали такие же справки и им так же начисляли проценты.

У нас, врачей-физиологов (а такую специальность я получил, сдав на самостоятельное управление медицинской службы подводной лодки) была еще одна возможность подзаработать. Это погружение в барокамере на глубину 100 метров. Конечно, никакого погружения не было, просто я барокамере поднимали давление до 10 атмосфер, что было равно давлению на глубине 100 метров. Мы должны были 2 раза в месяц спускаться на такую глубину, получая за это 25 рублей за каждый спуск. Правда, на такой глубине я был считанное число раз. Ведь спускались мы довольно быстро, примерно за полчаса. Зато поднимались очень долго, свыше

4-х часов, И чем больше было давление в барокамере, тем дольше мы находились в ней. Ни нам, ни персоналу, обслуживающим барокамеру, это было не нужно, поэтому мы доходили до глубины 60-70 метров и снижали давление. Правда, по документам проводилось все как надо. И лишь когда с нами спускался флагманский врач эскадры полковник Чистоклетов, мы спускались до 100 метров.

Я довольно плохо продувался (при изменении давления закладывало уши и могла порваться барабанная перепонка), поэтому я брал с собой жевательную резинку. И, кроме того, бумагу, карандаш и обычно колоду карт. Общаться друг с другом при давлении свыше 5 атмосфер можно было, только переписываясь на бумаге. Сидеть без толку 4-5 часов было тяжело, поэтому обычно мы подбирали в компанию врачей, которые играли в преферанс и за это время могли спокойно расписать пульку. Зарботную плату мы получали по расчетной книжке 1 раз в месяц. Для всего Тихоокеанского флота таким святым днем было 14 число каждого месяца. А мы, моряки-подводники, получали деньги на день раньше, 13 числа. И в этот день во всех ресторанах Владивостока «гудели» лишь подводники. Потому что никакой уважающий себя офицер не имел за день до зарплаты денег на ресторан.

Очень важное значение в повышении заработной платы играет своевременное присвоение очередного воинского звания. Всем офицерам запаса после окончания ВУЗов (в том числе и женщинам) присваивается звание младшего лей-

тенанта. Нам, призванным на военную службу, сразу присвоили звание лейтенантов. Следующее звание старшего лейтенанта присваивается через 2 года службы. Но не календарных лет, а выслуги. На подводной лодке год идет за полтора. 2 года по календарю равны 3 годам выслуги лет. Поэтому я получил звание старшего лейтенанта (а его могли и задержать, если бы были наказания) не через 2 года, а через 1,5 года, раньше, чем многим моим однокурсникам. Встречаясь с ними в городе, видел их завистливые взгляды на мои погоны. Быстрее получали звания и мои однокурсники, которые проходили службу на Камчатке, в том числе и Борис Шевцов. Там была выслуга за отдаленность, те же год за полтора. А если бы он служил на лодке, то выслуга была бы год за два. Поэтому на подводных лодках, базирующихся на Камчатке, очень часто были офицеры в 30 и чуть более лет, имевшие звания капитанов 2 и даже 1 ранга. Только на Северном флоте были чуть меньше выслуги лет, чем на Камчатке.

Во время проведения заводских испытаний случалось всякое, и хорошее и плохое. Тем не менее, мы их завершили и 31 декабря пришли к заводской стенке во Владивостоке, пробыв в море почти 3 недели. Сойдя на берег, я стал звонить в Хабаровск. Телефона на квартире у нас не было, но знал, что жена должна была вот-вот родить. Стал звонить в родильные дома № 1 и № 2, куда могли отвезти жену. И там узнал, что у меня еще 25 декабря родился сын весом 3900 г. Конечно, к телефону жену не пригласили, но то, что у меня

родился доношенный и очень крупный сын, было приятно.

После завершения заводских ходовых испытаний лодку перевели в бригаду № 19 и у нас начались не менее важные испытания. Мы должны были выполнить задачи по боевой подготовке и войти в строй Тихоокеанского флота. Задачи включали в себя различные плавания в надводном и подводном положении, в том числе и под РДП, торпедные стрельбы, на УТС сдавали задачи по легководолазной подготовке. Готовили огромное количество бумаг чуть ли не на все случаи функционирования подводной лодки. Одна комиссия сменяла другую. Не все задачи выполняли с первого раза. Все же большинство членов экипажа до этого никогда реально не выходили в море. Поэтому были разные накладки, но со временем их становилось все меньше и меньше. Оставалось совсем немного, но вдруг непреодолимым препятствием стало прохождение размагничивание корпуса лодки. Мы почти неделю стояли у судна размагничивания, опутанные огромными кабелями вокруг корпуса. Но магнитное поле никак не хотело уменьшаться. Уж очень долго, почти 3 года лодка стояла в одном положении по меридиану и накопила большое магнитное поле. А командование торопило. И вот однажды вечером командир, взяв несколько бутылок спирта, прошел к командиру судна размагничивания. Обрато по трапу он полз, до такой степени был пьяный. Но акт, что наше магнитное поле в норме, был у него. Так мы и выходили в море с магнитным полем значительно выше допустимого, и если бы

на нашем пути попало магнитная мина времен второй мировой войны, её бы притянуло к нашей лодке. А там взрыв и конец. Но об этом никто не думал, главное было отрапортовать о своевременном вводе в строй флота еще одного корабля. Или ситуация с комиссией по организации службы, которую не пустили дальше кают-компании лодки, где был накрыт богатый стол. Пока члены комиссии стояли на ногах, их никуда не выпускали. А в это время лодка стояла у пирса, периодически продувая цистерны, которые из-за некачественного ремонта заполнялись заборной водой. Или не хватило черной краски, чтобы лодку покрасить в цвет в соответствии с корабельным Уставом. Наша лодка выходила в море очень долго покрашенная только суриком, т.е. темно-красная.

Вообще при том, что подводные лодки были элитными войсками Военно-морского флота, и много делалось для поддержания их высокой боеготовности, бардака и в нашей эскадре хватало. Чтобы корабль вышел в море, на нем должен был быть экипаж строго по штату. Если какой-нибудь офицер, мичман или даже матрос был в отпуске, болел, на выход брали моряка с другой лодки. Поэтому я так часто и плавал на других лодках. Но однажды меня, как лейтенанта м/с Щербакова А.К записали одновременно на выход сразу на 3-х кораблях – на своей и чужой подводной лодке, и на плавбазе. Хорошо, что выход был недлительный и ничего не случилось. А вот на «Курске» не обошлось. Читая об этой катастрофе современной атомной подводной лодки, я узнал

о том, что некоторые мичманы, матросы и даже гражданские лица (с завода, выпускающего оборудование для подводных лодок) впервые вышли в море, не имея никаких навыков. Или гибель 20 человек при заводских испытаниях атомной лодки «Нерпа» в Японском море. По неосторожности старшины-сверхсрочника, пустившего фреон в отсек погибли в основном рабочие Комсомольского судостроительного завода. Так что и мы ходили по лезвию бритвы. Именно в те годы я понял, насколько тонка линия между жизнью и смертью, и надо радоваться каждому прожитому дню.

Сдав все задачи боевой подготовки, лодка вошла в состав флота и стала активно участвовать во всех учениях эскадры и бригады подводных лодок. Помню одно из них – организацию завесы подводных лодок по типу немецкой «волчьей стаи». Три лодки должны были перехватить надводный корабль и по очереди произвести по нему торпедный залп. Роль наживки выполнял артиллерийский крейсер «Александр Суворов», на борту которого был штаб КТОФ. Это тяжелый и по тому времени современный корабль водоизмещением около 12 тысяч тонн. Задача перехвата была успешно выполнена, торпеды условно попали в крейсер, но потом произошло ЧП. Торпеды после залпа должен был поднять на свой борт торпедолов, специально построенный корабль. Торпеды были секретными, они не должны были попасть в руки американцев. Две торпеды подняли, а одну не нашли. Тогда поступила команда всем лодкам и вместе

с торпедоловом организовать поиск торпеды. На борту нашей лодки находился комбриг Бекетов, который пообещал 10-дневный отпуск моряку, который первый увидит торпеду. Все находящиеся на мостике сигнальщики внимательно всматривались в бинокли. В это время наступило время обеда, и основная масса моряков спустилась принять пищу. А кок, который приготовил эту пищу, вышел в рубку покурить и подышать свежим воздухом. Вот он-то первый и увидел торпеду, которая торчала из воды и мигала огоньком на конце. И получил обещанный комбригом отпуск. Заслуженно. Но дело в том, что это был его первый выход в море после его отпуска. Так что пришлось отпускать его снова в отпуск на родину.

На моей памяти есть несколько памятных событий, связанных с ношением формы военно-морского флота. Обычно уважающие себя офицеры старались сшить себе форму в специализированных ателье. И не только парадную, но и повседневную, и обязательно фуражки. Это у сухопутных была фуражка всепогодной, военно-морской офицер имел фуражки – повседневную с белым и черным верхом и такие же парадные. Правда, можно было получить на складе три фуражки и на парадную фуражку с черным верхом натягивать белый чехол. Но уважающий себя моряк был выше этого. Так же как и обычную кокарду (краб) делали комбинированным – на большую кокарду гражданского моряка прикрепляли центральную часть кокарды офицерской со звездой и яко-

рем. Поэтому пижонистый офицер обязан был иметь сшитый по фигуре китель или тужурку, щегольскую фуражку с большим и натянутым верхом. Когда я начал службу, весной 1972 года для офицеров флота ввели еще одну форму одежды – плащ для ношения весной и осенью. Плащ носился только с белым кашне и сидел намного наряднее, чем обычная шинель с черным кашне. В Хабаровске, куда я приехал на кратковременную побывку, о нововведении в форме еще не слышали, и меня в аэропорту задержал патруль за нарушение формы одежды. Пришлось пояснить офицеру патруля, что он отстал от жизни. Когда я щеголял в таком плаще и белым кашне по Хабаровску, редко кто не обращал внимания на франтоватого офицера. Украшением парадной формы военно-морского офицера был кортик. В конце 60-х годов новый Министр обороны маршал Гречко решил украсить парадную форму сухопутных офицеров вместо сабли кортиками, и поэтому наша промышленность наклепала кортиков с сухопутными символами. И такие кортики стали выдавать выпускникам военных училищ 1971 года. Все мои сослуживцы имели именно такие сухопутные кортики. Но я, имея возможность дать кому надо на складе вещевого имущества спирт, получил настоящий военно-морской кортик, с якорем и парусником на ножнах кортика в качества символов. Мне очень завидовали молодые офицеры и неоднократно просили обменяться, обещая приплатить за обмен. Но я не пошел на него. Честь военно-морского офицера дороже денег.

Ношение парадной формы по Уставу очень ограничено. Её можно надевать на День Советской армии и Военно-морского флота (23 февраля), на 1 мая, на день Победы (9 мая), на День Военно-морского флота (последнее воскресенье июля), а также на Празднование Великой октябрьской революции (7 ноября). А так же во время смотров формы одежды и на праздники (как правило, юбилеи военно-морских гарнизонов и частей). Для повседневного ношения были другие формы одежды – тужурка с кремовой рубашкой, китель и на подводной лодке синяя куртка с погонами и надписью у кармана с должностью офицера. Мне больше всего нравился китель. Под него можно было одеть что угодно, в том числе даже теплую жилетку. Подворотничок на кителе обычно шили из куска старой простыни или наволочки каждый, подложив тонкую гибкую проволочку. Поэтому белый кант подворотничка шел строго по воротнику кителя и очень хорошо смотрелся.

Когда я был в Хабаровске на День Военно-морского флота, со мной обычно ходила гулять моя двоюродная сестра Наташа Прохорихина (потом стала Ленчик). Уж очень ей хотелось покрасоваться рядом с военным моряком с кортиком. А так я парадную форму одевал довольно редко. Но один раз мне её пришлось снять, не дожидаясь вечера. Случилось это 9 мая 1972 года во Владивостоке. Я в парадной форме прогуливался в центре города, когда ко мне подошел военный патруль и, проверив документы, предложил при-

быть в кратчайшие сроки на корабль. По флоту была объявлена готовность № 1. Мне пришлось приехать в общежитие, переодеться в повседневную форму и ехать в бухту Малый Улисс, где стояла наша лодка. Там выяснились причины, почему всем морякам испортили праздничный день. Оказалось, что накануне США расширили действия в продолжавшейся уже несколько лет войне с Вьетнамом. Было заминированы все порты Северного Вьетнама и тем самым были нарушены перевозки стратегических грузов, в том числе и вооружений. СССР должен был как-то ответить. Вот тогда и были предприняты соответствующие меры. Не исключалось применение оружия, в том числе ядерного. Поэтому наша лодка, только недавно завершившая ремонт и введенная в первую линию флота, была подготовлена к выходу в море с ядерной торпедой. Уже 10 мая была привезена снаряженная ядерным зарядом торпеда и загружена в подводную лодку.

Вообще загрузка торпед в подводную лодку довольно сложная процедура. В первый (носовой) отсек торпеды загружают через специальный торпедопогрузочный люк. Они помещаются или прямо в торпедный аппарат, или кладутся на специальные стеллажи.

Кстати, для многих членов экипажа лодки торпеды в носовом отсеке служат в качестве лежанок. На торпеды ложится тюфяк (матрац) и на него устраивается матрос. В кормовые торпедные аппараты загрузить торпеду несравненно тяжелее. Там нет специального люка, поэтому торпеду устанавли-

ливают прямо в торпедный аппарат. Но аппараты находятся ниже ватерлинии и открыть наружные крышки аппаратов, это пустить воду в лодку. Поэтому лодке придают большой дифферент на нос (заполняют носовые и продувают кормовые балластные цистерны) и корма лодки появляется из воды. Открывают крышки и в зад кормой торпеды загружают её прямо в аппарат. Хорошо, что даже учебные стрельбы из кормовых торпедных аппаратов производятся очень редко, поэтому такая процедура загрузки торпед довольно редкая.

В первые месяца службы, когда я еще не успел пошить себе щегольскую форменную фуражку (а лето было осенью, когда верх должен быть белый), чтобы быть в моде, у меня на фуражке был гриб. Он получается, когда круглая пружина, придающая жесткость верхнему краю фуражки, спускается чуть ниже и белый чехол, одеваемый на фуражку, принимает форму шляпки гриба. Это является хоть и небольшим, но нарушением формы одежды. И вот однажды на мою фуражку во время утреннего построения всей бригады обратил внимание её командир, капитан 1 ранга Бекетов (известная среди военных моряков во Владивостоке личность своей строгостью и принципиальностью). Он наказал меня, приказав направить в патруль. Но я не был строевым офицером, и по Уставу в патруль меня не могли послать. Я об этом хорошо знал и поэтому категорически отказался (правда, не перед командиром бригады, а перед комендантом гарнизона береговой базы). Меня могли направить на гауптвах-

ту, но во Владивостоке была очень маленькая гауптвахта, и, чтобы туда посадить за серьезные нарушения дисциплины, нужно было еще и бутылку спирта послать. Но кто будет давать спирт за такое незначительное нарушение формы одежды? Так что мне лишь погрозили пальчиком, и сказали, что при повторении точно попаду на «губу». Но к этому времени была объявлена зимняя форма одежды и я одел уже пошитую к этому времени пижонскую фуражку.

А вот многие мои однокурсники, служившие на надводных кораблях, ходили в патрули по Владивостоку, я с ними неоднократно встречался. Почему, вы спросите? Дело в том, что на надводном корабле есть каюты для всех членов экипажа. Это на подводной лодке, особенно дизельной, есть спальные места на 2/3 экипажа, даже не на всех офицеров. В море треть команды несет вахту и после неё ложится на место, которое только что освободил его товарищ. Лодка, придя в базу, оставляет на борту вахту, а остальные матросы идут на береговую базу, где для всех экипажей есть свои казармы. Офицеры, кроме дежурных, расходятся по домам или в общежитие, как было со мной и еще двумя молодыми офицерами из экипажа лодки. А на надводном корабле увольнение на берег получают матросы только в выходные дни, а из офицеров сход на берег дают лишь треть. В эту треть входит командир, замполит, командиры боевых частей (штурманской, артиллерийской, торпедной, радиотехнической, электромеханической). Поэтому молодой начальник медицинской служ-

бы надводного корабля, особенно без семьи, месяцами не ступает на твердую землю, даже если корабль не стоит на рейде, а возле причальной стенки. Вот и идут нестроевые офицеры медицинской службы в нарушение Устава патрулировать улицы города, чтобы поглазеть на красивых девушек и походить по твердой земле, а не по качающейся палубе. А что делать?

Когда я пришел на службу, то имел около 10 кг лишнего веса. Я вообще склонен к полноте, а тут подготовка к государственным экзаменам, приезд тещи с тестем и родителей, приготовление ими очень вкусной пищи дорогому Саше перед уходом на службу, сыграли свою роковую роль. Поэтому, когда мои заботы по устройству в общежитии и началу службы закончились, я задумался о приведении себя в приличную физическую форму. Оказалось, что на базе подводных лодок 4-й бригады есть неплохой спортивный зал, и там даже есть отвечающий за его работу матрос, вернее старшина. Он сам из спортсменов, гандболист, играть в волейбол может. Вот я и стал наведываться к нему в спортзал каждый день и по два часа тренировался с ним. Так что через месяц сбросил 8 кг и привел себя в хорошую спортивную форму. С 1 октября на флоте начинается новый учебный год. Это и политзанятия, занятия по специальности, а также занятия по физической подготовке. Все по расписанию, только выходы в море влияют на посещения их некоторыми членами экипажей бригады. Учеба, или боевая подготовка – святое дело.

Однажды я зашел в спортзал, когда там занимались спортивной подготовкой старшие офицеры – командиры подводных лодок, работники штаба бригады, политработники. Играли в волейбол. В одной из команд оказалось свободное место и меня пригласили занять его.

И я показал класс игры в волейбол. Наша команда выиграла, меня тут же заметили и пригласили играть с ними в другие дни занятий по физподготовке. Так я стал уже не просто лейтенантом медицинской службы, а знакомым лейтенантом да еще хорошим партнером по игре в волейбол. И если строевые офицеры, встречаясь со мной, на мое приветствие козыряли, то политработники здоровались со мной за руку. И это замечали другие офицеры. А тут еще случился случай, который выделил меня из массы молодых лейтенантов. На базе была объявлена форма одежды для офицеров – китель. А у меня этого самого кителя не было, не выдали при обмундировании. Ну не ходить же мне голышом, хотя меня предупреждали, чтобы вообще никуда не ходил. Но так невозможно. Вот иду я как-то по территории базы, а навстречу мне начальник штаба бригады капитан 1 ранга Людмирский. Видит офицера с нарушением формы одежды. Подозвал меня, я представился. И на вопрос, почему нарушаю, честно ответил. Людмирский вначале удивился, но узнав, что я из профсоюзников (так говорили об офицерах, призванных из запаса), только махнул рукой. Так я и ходил несколько дней белой вороной, на фоне офицеров в кителях со своей кремо-

вой рубашкой под тужуркой именно так и выглядел. Правда, не очень долго – выдали мне китель по размеру, на вещевом складе уже не флота, а нашей бригады.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.