

**Эдуард
АНТОШИН**

*Сами мы
дороги выбираем*



Служу России!

Эдуард Антошин
**Сами мы дороги
выбираем (сборник)**

«Горизонт»

2013

Антошин Э. П.

Сами мы дороги выбираем (сборник) / Э. П. Антошин —
«Горизонт», 2013 — (Служу России!)

Эта книга вышла в свет после ухода из жизни ее автора. Сквозь время и через границы небытия он говорит с нами. В книге представлены стихи, статьи, рассказы автора и воспоминания о нем его друзей. Эдуард Петрович Антошин принадлежал к поколению послевоенных людей, которые умели искренне любить и верно дружить, самоотверженно трудиться и честно служить, исполняя свой долг. Он был человеком мужественным и нравственно сильным. Книга написана для вдумчивого и доброжелательного читателя.

© Антошин Э. П., 2013

© Горизонт, 2013

Содержание

Эдуард Петрович Антошин	6
Биография	8
Статьи, воспоминания, рассказы	11
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Эдуард Петрович Антошин

Сами мы дороги выбираем

© Антошин Э.П., 2017

© Антошина И.Н., составление, 2017

© Ибрагимов Н.Г., оформление, 2017

Эдуард Петрович Антошин



Специалист в области управления корабельными ядерными энергетическими установками, а также в области организации, технологии постройки и испытаний подводных лодок. Принадлежит к небольшой группе военно-морских инженеров, которые в начале 60-х годов XX столетия первыми из военных представителей ВМФ приступили к наблюдению за проектированием, строительством, к испытаниям и приемкам подводных лодок с ядерными установками в ЦКБ-122 и на заводе «Красное Сормово» в г. Горьком. Старший военпред-руководитель военного представительства МО СССР. Капитан 2-го ранга.

Биография

Эдуард Петрович Антошин родился 31 июля 1934 года в городе Петрозаводске Карельской АССР в семье, где было пятеро детей.

Отец – офицер, мама – учительница в школе.

В 1952 году Эдуард Антошин успешно окончил среднюю школу в г. Самбор Дрогобычской области Украинской ССР. В августе того же года поступил в 3-е Высшее военно-морское инженерное училище подводного плавания (СВВМИУпп) в г. Севастополь, которое окончил в 1958 году. Это был первый в Советском Союзе выпуск отряда дипломированных инженеров-механиков из 30 человек, специалистов по обслуживанию ядерных энергетических установок отечественных подводных лодок, которые еще только проектировались и закладывались на стапелях судостроительных заводов.

В том же году окончил классы офицерского состава в 16-м учебном центре в г. Обнинске Калужской области и был направлен на Северный флот.

Прохождение военно-морской службы:

1958–1961 гг. – командир группы дистанционного управления дивизиона движения БЧ-5 на атомной подводной лодке «К-33». Подводная лодка строилась на Северодвинском судостроительном заводе. Это была первая серийная подводная лодка проекта 658 (заводской № 902) с баллистическими ракетами. Она была сдана Флоту 24 декабря 1960 года. Эдуард Петрович принимал участие в ее строительстве, пусконаладочных, швартовных, заводских ходовых и государственных испытаниях.

1961–1962 гг. – начальник дизель-электрической станции Узла связи ВМФ (г. Горький).

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). Эдуард Петрович участвовал в наблюдении за разработкой рабочего проекта, в строительстве, приемке монтажных работ, в испытаниях энергетических установок на швартовных, 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.

В 1986 году уволен из кадров ВМФ в запас, а затем по возрасту – в отставку в звании капитана 2-го ранга с присвоением звания «Ветеран подводник».

1988–1993 гг. – работал во Всесоюзном научно-исследовательском проектном институте ВНИПИ «Агрохим» (г. Рязань).

Эдуард Петрович Антошин награжден орденом «Знак Почета», медалью «За боевые заслуги», юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина», юбилейными медалями.

Эдуард Петрович принимал активное участие в военно-патриотическом воспитании молодежи, мероприятиях, проводимых комитетом ветеранов ВМФ г. Рязани.

Щедро одаренный от природы Эдуарда Петровича многими талантами, Эдуард Петрович много знал, умел, и круг его интересов был широк. Своими руками построил дачный домик,

неплохо фотографировал. Он любил природу, рыбалку. Отпуск чаще проводил, путешествуя на автомобиле по стране.

Еще в училище начал писать 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 публиковались в журналах «Фарватер», «Лидер», «Виктория, большой сбор». Он принимал участие в 1-й и 2-й Всеукраинской конференции писателей-маринистов, был членом Союза литераторов России.

С женой, Ильдой Николаевной, Эдуард Петрович прожил в браке 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. По его воле он похоронен в родовом поместье прославленного мореплавателя Василия Михайловича Головнина, в селе Красильниково Спасского района Рязанской области.

О служебной деятельности Эдуарда Петровича Антошина неоднократно упоминалось в печати. В том числе – в двухтомнике Н.М. Лазарева «Океанский ракетно-ядерный флот Советского Союза в биографиях его творцов, создателей и военно-морских корабельных инженеров-механиков» (с. 45–46, М.: ИздАТ., 2003), а также в сборнике «Российский флот и Рязанский край. Опыт историко-энциклопедического словаря» под редакцией профессора Б.В. Горбунова (с. 307, Рязань: Узорочье, 2011).



Статьи, воспоминания, рассказы

Немного о себе



Я родился в 1934 году в г. Петрозаводске в семье военнослужащего.

Из раннего детства запомнилось, как мы с отцом ходили на железнодорожный вокзал смотреть на поезда, и он покупал мне стакан очень сладкого морса. На третий или четвертый день после начала войны под звуки воздушной тревоги нас, детей военнослужащих, погрузили на пароход «Роза Люксембург» и отправили в эвакуацию в Кирилловский район Вологодской области. Запечатлелось в памяти, как страшный сон, нападение немецкого самолета на наш пароход и буксируемую им баржу. На барже, как и на пароходе, в основном были дети. Наш корабль не был вооружен, и от бомб он уклонялся, только резко меняя курс и ход. Одна из сброшенных бомб упала на баржу. Никто из находившихся на ней детей и взрослых не спасся. Панический ужас охватил всех.

В эвакуации я пошел в школу. Нас, ребяташек, привлекали на сбор колосков, уборку турнепса и картошки. Зимой мы помогали взрослым чесать шерсть для изготовления валенок. Работали на маслобойне и получали за труд невероятное лакомство: стакан пахты. Научились вязать варежки, в которые мы вкладывали записки с пожеланиями бойцам: бить беспощадно фашистов и вернуться с Победой домой.

В 1952 году, после окончания средней школы, я поступил в 3-е Высшее военно-морское инженерное училище на дизельный факультет. Выбор был не случаен. Мой отец срочную службу проходил на тральщике по охране водного района Севастополя.

Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов, посетив училище, приказал преобразовать его в училище подводного плавания. Случилось это в 1953 году.

К этому же времени относятся мои первые попытки передать свои чувства и ощущения происходящего в стихотворной форме. К сожалению, эти стихи не сохранились. В первые послевоенные годы Главком ВМФ Н.Г. Кузнецов, оценив действия подводников в годы войны, пришел к выводу о необходимости дальнейшего развития подводных сил с использованием атомной энергии. Американцы уже строили свою первую атомную подводную лодку «Наутилус». ВМФ СССР нужны были инженеры-ядерщики. Я был назначен в первую группу, которую начали готовить для управления и обслуживания ядерных энергетических установок подводных лодок.

После окончания Севастопольского ВВМИУ подводного плавания в 1958 году я получил назначение на Север, на атомный ракетоносец первого поколения. На судостроительном заводе в составе экипажа изучал свой корабль. В единственной выходной, занимался заготовкой дров для очень прожорливой печи. Жена ждала ребенка, и в комнате, которую мы занимали, должно быть всегда тепло. У нее начались серьезные нелады со здоровьем, не подошел климат. Согласно заключению врачебной комиссии меня должны были перевести в среднюю полосу России. Отвез жену в Севастополь, а сам, пока ходили бумаги, вернулся на лодку, приняв участие в ее испытаниях и приемке. Не до стихов.

Так случилось, что я был в числе первых, пришедших служить на атомные лодки. Испытывал те же трудности, что и мои сослуживцы. На первом месте служба, а потом все остальное.

В 1961 году состоялся перевод в г. Горький. Много лет я участвовал в строительстве, испытаниях и сдаче ВМФ атомных подводных лодок уже второго поколения в качестве представителя заказчика.

Какое это было удивительное время! Я гордился тем, что участвую в создании атомоходов. Противостояние двух мировых систем продолжалось, равновесие можно было удержать только за счет наращивания вооружений на суше и на море.

Стихи рождались и складывались в стол. Мне казалось, они не найдут своего читателя. О том, чтобы их напечатать, и не думалось.

С 1974 года продолжил службу в Рязани на одном из заводов, поставляющих технику для АПЛ.

Только после увольнения в запас в 1986 году решился на публикацию отдельных стихотворений в газетах «Компас», «Море», альманахе «Морское братство» и др. Состоялся и свой сборник «Былое в рифмах». Вступил в ряды Союза литераторов.

День рождения

Рассказ

Отгуляв положенный отпуск после сдачи экзаменов за первый курс, я и мои однокашники возвратились в родное училище – Севастопольское инженерное.

На утреннем построении командир роты объявил:

– Товарищи курсанты, вы будете проходить морскую практику на легендарном крейсере «Красный Крым». Крейсер в данное время находится в г. Одессе, куда доставит вас учебный корабль Черноморского флота – парусник «Дунай». На сборы – час. Затем – построение и строем на пирс.

Училищный катер доставил нас на рейд, где на якоре стоял стройный красавец парусник, выкрашенный в стальной цвет. Три его мачты устремились высоко в небо. Обводы корпуса притягивали взор совершенством и в то же время строгостью линий. И только окраска корпуса (ему бы белый цвет!) слегка портила впечатление. На борт парусника поднимались по штурмтрапу. Один из курсантов, переходя с катера, не удержался на трапе и свалился в воду. Его быстро вытащили.

– По местам стоять, с якоря сниматься! – команда старшего помощника командира, усиленная рупором, разнеслась по кораблю.

Где-то в чреве парусника заработал дизель.

Якорь поднят и уложен по-походному, кораблю дан ход. Парусник, обмениваясь сигналами со Службой наблюдения СНИС, через открытое боновое заграждение медленно вышел из Севастопольской бухты.

Дул ровный, но очень слабый ветер. Старпом, однако, провел тренировку по постановке парусов, скорее для того, чтобы показать нам, как это делается и какая замечательная выучка у экипажа парусника. Впечатление потрясающее! Раньше подобное мы видели только в кино.

Откуда-то с кормы потянуло запахом флотского борща, приближалось время обеда. Этот борщ не про нас. Нам выдали сухой паек: на каждого кусок сырокопченой колбасы, три куса сахара и буханку хлеба на шесть человек. Предполагалось, что на следующий день мы будем поставлены на довольствие на крейсере. Кто-то из ребят не удержался и сразу съел свой паек, кто-то немного оставил на вечер. Очень хотелось пить. Вода в корабельной бачке была теплой и жажду не утоляла, да к тому же и кончилась. Солнце последнего дня июля крепко припекало, а укрыться от него было практически негде.

Наступил вечер, затем темная южная ночь. Стало чуть прохладнее. Ветер набрал силу, поставленные паруса наполнились им, и «Дунай» заскользил по темной воде Черного моря с приличной скоростью. Как говорится, жить стало веселее, но чувство голода дало о себе знать, а заморить червячка было нечем. Заговорили о прошедшем отпуске, о том, чем кормили нас наши мамы. Мои друзья Леша Жемков, Саня Малышев, Володя Рыполенко из Ростова-на-Дону расхваливали пирожки с вишней, колбасу домашнего приготовления, Толя Гринь из Херсона хвастался абрикосами из родительского сада и ухой из свежельовленного собственноручно судака. А я нахваливал мамины вареники с творогом, которые вся наша большая семья поглощала десятками в сметане, со сливочным маслом и сахарным песком. После этих разговоров еще больше захотелось есть.

Саня, вздыхая, поведал нам, что познакомился с чудесной девушкой, которую зовут Аля, и кажется, по-настоящему влюбился. А я, слушая рассказ друга, ломал голову: сказать, не сказать, что у меня нынче день рождения? Мама родила меня в городе на берегу Онежского озера, созданном Петром I. Я наконец решился.

– Ребята, мне сегодня исполнилось девятнадцать лет!

– Ты чего же молчал, Адмирал! – зашумели ребята.

Прозвище Адмирал дал мне Толя Гринь, когда мы проходили курс молодого матроса, не помню только повода. С той поры всегда, когда мы встречаемся, друзья обращаются ко мне не иначе, как Адмирал, хотя я им так и не стал.

Таинственно пошушукавшись, они торжественно поздравили меня и вручили драгоценные, незабываемые по сей день подарки: бутерброд с крохотным кусочком колбасы, целую кружку холодной воды (и где только они ее раздобыли?), а еще простой карандаш. Бутерброд и воду я по-братски поделил с друзьями. Карандаш сохранил: именно им я выполнял чертежи курсовых проектов. Утром первого августа мы покинули парусник «Дунай», вступили на борт крейсера, стоявшего у стенки мола в Одесском порту и явно ожидавшего нас. В этот же день крейсер вышел в море на учебные стрельбы.

Стажировка

Рассказ

Позади пять лет учебы в Севастопольском инженерном училище подводного плавания. Погоны мичмана и офицерская фуражка с крабом – заслуженный итог. Впереди стажировка, работа над дипломным проектом и его защита.

Нашему классу – без пяти минут инженерам по специальным энергетическим установкам подводных лодок – предстояло стажироваться в знаменитой бригаде подводников в г. Либаве (Лиепая).

Мы слышали, что в США построена и передана ВМФ атомная подводная лодка «Наутилус», но о том, что в Северодвинске строится первая советская АПЛ, даже не догадывались! Умели у нас хранить секреты! Стажировка в Северодвинске была бы для нас куда полезнее. Я сейчас об этом рассуждаю, а тогда...

Немного истории. В самом начале XX века, когда государь император Николай II своим указом признал подводные лодки отдельным классом кораблей, именно в Либаве начиналось отечественное подводное плавание. Контр-адмирал Эдуард Николаевич Щенснович был флагманом подводников. Он организовал учебный отряд подводного плавания и руководил им до самой смерти. Либавская бригада советских подводников располагалась в тех же зданиях, сохранив славные традиции первых отечественных моряков-подводников.

Мой однокашник Володя Плющ и я были расписаны на дизельную подводную лодку 613-го проекта, находящуюся в ремонте на местном судоремонтном заводе. Посетив ее, поняли, что в ближайшие три месяца, которые отведены на стажировку, она завод не покинет, и в море мы на ней не выйдем.

В таком случае, решили мы, будем осваивать организацию ремонта, учиться составлять ремонтные ведомости, доказывать офицерам Технического управления флота необходимость ремонта, а то и замены отдельных механизмов и устройств в огромном инженерном хозяйстве командира электромеханической боевой части (БЧ-5)! Когда-нибудь этот опыт пригодится.

Представились командиру БЧ-5 капитан-лейтенанту Филимонову.

– Обращайтесь ко мне вне службы Федор Фомич, – сказал он. – А вас я буду звать по именам.

Он поручил нам привести в порядок эксплуатационную документацию боевой части, имеющую довольно потрепанный вид.

Володя Плющ, жгучий брюнет украинского разлива, с хорошей спортивной от природы фигурой, пользовался повышенным вниманием представительниц слабого пола, работающих в бюро технической документации завода. Вот они-то и помогли нам заменить истрепанные чертежи и инструкции новыми. Филимоныч, как мы его называли про себя, был доволен. Хитрый мужик. Один комплект всей эксплуатационной документации в идеальном состоянии он держал в своей каюте на плавбазе и никому не давал пользоваться. Мы об этом узнали только тогда, когда с ним прощались.

По выходным отдыхали мы с Володей от трудов праведных на берегу Балтийского моря, расположившись между дюнами, куда не долетал холодный и резкий ветер. Начало июня, солнышко уже припекало, но пляжный сезон еще не был открыт, вода обжигала холодом. Валяясь на теплом и чистом песочке и вдыхая воздух, наполненный смолистым ароматом сосен, невольно прислушивались к звукам, доносившимся с моря. Сначала негромко, потом всё сильнее в наши уши врвался грохот дизелей, возвращающейся в базу подводной лодки. На ней определенно кто-то из наших товарищей. Пора бы и нам в море. И такой случай вскоре представился.

Филимоныч однажды пригласил нас к себе домой.

– Мичманцы, – так он на службе обращался к нам, – водки не будет, да вам и не положено, а вот хорошим чаем угощу: друг из Египта привез. Он туда одну из наших лодок отвел и египетскому экипажу сдал. Египет ведь тоже хочет иметь подводный флот! Я пригласил его, он много чего интересного расскажет: про их порядки, про отношения между офицерами и матросами, про египетские пирамиды, про то, как встречали и как провожали наших моряков-подводников.

– Федор Фомич, – обратился я к нему, – а где ваш «движок»? (Так подводники называют командира моторной группы.)

– Лейтенант в отпуске, у него сын родился. Вы за него его работу с блеском выполнили. Спасибо.

– А почему лейтенант, у него имя и фамилия, наверное, есть? – спросил Володя.

– Есть, но я его лейтенантом буду величать до тех пор, пока он не сдаст на «самоуправство» боевой частью, – ответил Филимоныч. – И он об этом знает – и не в претензии.

В 19.00 мы покинули территорию бригады и отправились к Филимонычу. По дороге зашли в магазин, купили на свои жалкие сбережения коробку не очень дорогих конфет. Почему «жалкие»? Да потому, что нам начали шить офицерскую форму, а за это надо было доплачивать каждому из собственного кармана. Ни мне, ни Володе наши родители не имели возможности помочь деньгами. Подзаработать, как студенты, нам устав не позволял!

Коробку конфет подарили дочери Филимоныча.

Чай ароматный, вкусный, очень горячий. Пили его из тонких стаканов в подстаканниках, ложечки серебряные. К чаю Филимоныч предложил брусничное варенье и печенье нескольких сортов, в том числе галеты «Арктика» из корабельного пайка. Варенье, утверждает, варил сам из собственноручно собранных ягод.

Потекли разговоры, в основном о службе, о море.

Филимоныч захотел удивить нас, включив телевизор. Это в те годы была такая редкость, на телевизор ходили в гости. Удивить не удалось, как ни старался Филимоныч поймать какую-нибудь телестанцию с помощью управляемой антенны его собственной конструкции, установленной на крыше. А тут и друг его пришел. Он был одного с Филимонычем года выпуска, но постарше возрастом. Звали его Александр Павлович Никодимов. Форма на нем сидела безукоризненно. Чувствовалось: он гордится тем, что моряк, офицер-подводник.

– Итак, стажеры, вы хотите в море? Завтра моя лодка выходит на испытания дифференциальной системы. Я не могу отказать своему лучшему другу, он обратился ко мне с просьбой взять вас на этот выход. В 6.00 быть на пирсе. Форма одежды рабочая. Вечером вернемся в базу. А теперь задавайте вопросы, постараюсь удовлетворить ваше любопытство.

Никодимыч, мы его так прозвали по аналогии с Филимонычем, о Египте рассказывал ярко и образно. Быстро пролетело время. Вернулись в казарму уже после отбоя, крепко уснули.

На пирс прибыли вовремя. Спустились в центральный отсек лодки. Вахтенный внес наши фамилии в вахтенный журнал. Волнуясь, доложили Никодимычу о прибытии и готовности выполнять его задания. Никодимыч отправил меня в дизельный отсек, а Володю – на боевой пост гребных электродвигателей. В отсеке меня ждал «движок», в нем я узнал Василия Егорова, выпускника нашего училища прошлого года. Мы с ним увлекались гимнастикой и часто вместе проводили свободное время в спортзале.

– Как тебе послужится под началом Никодимова? – спросил я.

– Ты знаешь, он прекрасный командир, очень толковый инженер-механик. А главное, он побудил меня сдать экзамены на самостоятельное управление не только моторной группой, но и боевой частью. Я допущен к управлению БЧ-5, и сегодняшний выход для меня – первый самостоятельный. Так что предстоящие испытания дифференциальной системы поручено проводить мне со сдатчиком от завода Мариной С. Пожелай мне удачи.

– Удачи тебе, Вася!

– Боевая тревога! Корабль к бою и походу приготовить! Отданы швартовы, лодка легла на курс в полигон. Погода замечательная: волнение моря – 2 балла, температура воды – 10, воздуха – около 15 градусов Цельсия, видимость «миллион на миллион».

Я в дизельном отсеке наблюдаю за работой мотористов. Холодный воздух поступает к дизелям через верхний рубочный люк и через открытые переборочные люки, его поток проносится через третий, четвертый – к нам в пятый отсек. У Володи в отсеке тепло, туда поток воздуха не долетает, полностью поглощается работающими дизелями.

Штурман доложил командиру:

– Через пять минут лодка войдет в полигон.

Никодимыч вместе с Мариной С., совершая обход корабля, не минули дизельного отсека. Марина С., натуральная блондинка, лет 26, русская красавица. Она что-то громко доказывала инженеру-механику. Он слушал, иногда вежливо возражал. Они перешли в кормовой отсек, а в это время по переговорной трубе была передана команда:

– Механику с представителем завода в центральный пост! Не буду описывать ход испытаний, подчеркну только, что Егоров с Мариной успешно выполнили все положенные режимы. Никодимыч с флагманским механиком оценили работу Егорова на пять баллов и еще раз поздравили его: он допущен к самостоятельному управлению боевой частью.

Мы с Володей с разрешения командира корабля наблюдали работу Егорова и Марины С. в центральном посту.

Как же нам хотелось самостоятельно погрузить лодку хотя бы на перископную глубину, а затем всплыть! В училище на учебной лодке мы это выполняли не раз.

– Отбой боевой тревоги! Второй боевой смене заступить на вахту!

Как-то не принято говорить, что подводники такие же люди, что физиология требует посещения гальюна (туалета). Когда лодка в надводном положении, используется гальюн, расположенный в ограждении рубки. Его посещение только с разрешения вахтенного офицера, также как курение и вынос мусора.

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.