

Владимир Цветков

ВОСПИТАНИЕ  
МОРЕМ

E-BOOK

# Владимир Юрьевич Цветков

## Воспитание морем

*Текст предоставлен правообладателем.*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=69502354](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69502354)*

*Воспитание морем / Владимир Цветков: СУПЕР Издательство;*

*Санкт-Петербург; 2023*

*ISBN 978-5-9965-2815-8*

### Аннотация

Владимир Цветков в 1972 году окончил Высшее военно-морское училище подводного плавания имени Ленинского комсомола. Проходил службу на подводных лодках 4-й эскадры Северного флота. Прошел путь от командира минно-торпедной боевой части до командира подводной лодки. Участник многочисленных дальних походов. В 1973 году на подводной лодке Б-49 участвовал в арабо-израильской войне Судного дня.

После окончания Военно-морской академии имени адмирала Н. Г. Кузнецова поступил в адъюнктуру. Защитив диссертацию, работал на кафедре истории военно-морского искусства и военно-морской географии академии преподавателем. В 1988 году участвовал в переходе экспедиции особого назначения по Северному морскому пути. В 2002 году преподавал военно-морскую географию офицерам на курсах повышения квалификации командного состава Военно-морского флота Алжирской Народной Республики.

После увольнения в запас возглавлял государственное портовое предприятие в городе Ломоносове, а затем – Санкт-Петербургский институт природопользования, промышленной безопасности и охраны окружающей среды.

Автор сборника рассказов о жизни военных и гражданских моряков «Морские будни и... блудни».

Повесть «Воспитание морем» посвящена жизни моряков Четвертой Краснознаменной ордена Ушакова I степени эскадры подводных лодок Краснознаменного Северного флота. Книга написана с хорошим флотским юмором. Все события, описанные в ней, подлинные.

# Содержание

Предисловие	8
От автора	10
Полярный – кузница подводных кадров	17
Вливаемся в коллектив	49
Морская служба началась	58
Боевые будни на подлодке	79
Детство и юность	87
Курсантские годы	117
Капитан 1-го ранга Николай Юрьевич Авраамов	119
Контр-адмирал Борис Викторович Никитин	128
Контр-адмирал Константин Матвеевич Кузнецов	140
Герой Советского Союза вице-адмирал Николай Павлович Египко	145
Вице-адмирал Павел Иванович Парамошкин	153
Учеба в училище	155
Керченский вояж	188
Московский парад	199
Вокруг Скандинавии	204
Очередная практика	238
Продолжение учебы	253
Призовая стрельба	267

Первая боевая служба

287

Конец ознакомительного фрагмента.

302

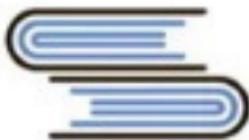
# Владимир Цветков

## Воспитание морем

*Посвящается моим друзьям-подводникам, чести  
не уронившим*



*Большая часть фотографий, использованных в книге, – из личного архива В. Ю. Цветкова. За остальной иллюстративный материал издательство ответственности не несет*



**SUPER**  
ИЗДАТЕЛЬСТВО

© Владимир Цветков, 2023

© СУПЕР Издательство, 2023

# Предисловие

События, описанные в этой книге, относятся к периоду наибольшего противостояния двух супердержав – Советского Союза и Соединенных Штатов Америки. Взяв курс на единоличное господство в мире, Вооруженные силы США, в первую очередь Военно-морской флот, пытались в каждом уголке земного шара установить свои порядки. Одним из основных морских театров военных действий стало Средиземное море. Именно здесь решались многие вопросы сохранения мира на земле. Немалая доля в этом принадлежит Четвертой Краснознаменной ордена Ушакова I степени эскадре подводных лодок Северного флота.

Свою летопись эскадра ведет с 1961 года, став продолжательницей боевых традиций Отдельного дивизиона Северной военной флотилии, образованной еще в 1933 году. В 1938 году флотилия была преобразована в Отдельную бригаду подводных лодок, которая прославилась своими победами во время Великой Отечественной войны. Подводные лодки бригады потопили 33 вражеских транспорта, 17 боевых кораблей, неоднократно высаживали разведывательно-диверсионные группы на побережье противника. Семь подводников эскадры стали Героями Советского Союза.

Неувядаемой славой овеяло себя прославленное соединение и в послевоенный период. Моряки эскадры дали отпор

Атлантическому флоту США во время Карибского кризиса и Шестому флоту США в Средиземном море в период войны Судного дня. Продолжительность нахождения подводных лодок в море достигала двенадцати, а иногда и более месяцев.

Полярный – это была еще и отличная школа подводников, на флоте бытовала аксиома: «Кто прошел Четвертую эскадру – тот настоящий моряк». Многие офицеры, служившие на эскадре, впоследствии стали крупными военными начальниками.

О службе в этом прославленном соединении и написана данная книга. Автор, Владимир Цветков, прослужил на эскадре от командира боевой части до командира подводной лодки, участвовал в одиннадцати дальних походах, в том числе во время войны Судного дня в 1973 году.

Книга написана простым, понятным языком, с флотским юмором. Все события основаны на реальных событиях.

*Капитан 1-го ранга В. А. Ануфриев*

*Начальник штаба 96-й бригады 4-й эскадры  
подводных лодок Северного флота*

# От автора

Начало подводного судостроения теряется в далеком прошлом. Первые технические средства для спуска человека под воду были описаны древнегреческим историком Геродотом в 450 году до нашей эры. Средством для погружения под воду, по его мнению, являлся специальный подводный колокол.

Аристотель (384–322 гг. до н. э.) описал такой колокол более подробно. В книге «Проблематика» древнегреческий ученый рассказал, как такие устройства использовали воины Александра Македонского во время шестимесячной осады финикийского города Тир.

В XII веке в древнегерманском эпосе «Салман и Моролф» описывается некое подобие подводной лодки, построенной из кожи. На этом подводном судне Моролф находился под водой две недели, дыша при помощи длинной трубки, выходящей на поверхность. Таким образом герой скрывался от преследования языческого царя Фора.

Знаменитый итальянский ученый и изобретатель, гений эпохи Ренессанса<sup>1</sup> Леонардо да Винчи в 1502 году делает чертежи подводного судна, но затем уничтожает их, обоснованно-

---

<sup>1</sup> Ренессанс – эпоха мирового значения в истории культуры Европы, пришедшая на смену Средним векам и предшествующая Просвещению и Новому времени.

вав это тем, что «Люди настолько злобны, что готовы были бы убивать друг друга даже на дне морском!»»

Профессия подводника всегда была окутана ореолом таинственности. Еще с петровских времен, когда полуграмотный крестьянин Ефим Никонов под страхом «потеряния живота своего» изобрел и построил первую русскую подводную лодку, назвав ее «потаенное судно», сведения о подводниках старались не афишировать. До настоящего времени главным принципом действий подводного флота является скрытность.





*Камень на месте, где в 1721 году в присутствии Петра Первого было проведено испытание «подводного судна» Ефима Никонова (Сестрорецк)*

По мере развития технического прогресса развивается и подводный флот. Из «ныряющих» и «прибрежных» подводные лодки превратились вначале в океанские субмарины, а затем в мощные подводные крейсера, способные выполнять боевые задачи в любых условиях, подолгу не всплывая в надводное положение.

Одновременно менялись люди, управляющие этими подводными исполинами. Обслуживать механизмы этого наукоемкого корабля стало под силу только высокообразованным, психологически уравновешенным людям. Не случайно срочная служба на подводных лодках была гораздо продолжительнее, чем на других кораблях и воинских частях.

В 1965 году первый космонавт Юрий Алексеевич Гагарин после ознакомительного похода и посвящения в подводники

на подводной лодке 675-го проекта К-35 высказал свои впечатления: «Ваши подводные лодки похожи на космические корабли, а вы все – герои...» Далее он говорил о том, что знал и раньше о нелегкой службе подводников, но не представлял всей ее сложности. Первый космонавт утверждал, что подводником быть гораздо тяжелее, чем космонавтом, и что служба на подлодке опасна и очень трудна.



Конечно, и условия обитания экипажа на подводной лодке поразили первого космонавта. А посетил он атомную субмарину, где условия несравненно лучше, чем на дизельных подлодках. Благодаря атомной энергетической установке на атомоходе экипаж не работает в условиях шестидесятиградусной жары или трех-пятиградусного холода, не испытыва-

ет трудностей с недостатком пресной питьевой воды, провизионные камеры позволяют хранить продукты в течение всего срока плавания. Подводный паек у атомщиков гораздо лучше. Верхний мостик на атомной подводной лодке заливает гораздо меньше, да и в надводном положении такие лодки ходят редко. Другое дело на дизелях: хочешь, не хочешь, а раз в трое-пять суток – всплытие на зарядку аккумуляторной батареи. На переходе в район боевой службы по ночам лодка также следует в надводном положении. А по морскому закону, куда бы корабль ни шел, ветер все равно в лицо, его так и называют: мордотык. Так что вахтенному офицеру и сигнальщику только и приходится уворачиваться от соленых волн. А в северных морях зимой верхняя вахта за четыре часа в ледышку превращается. Количество спальных мест на дизельных лодках на весь экипаж не хватает, спят матросы по очереди.

Очень неприятным является повышенное давление в отсеках и практически постоянное превышение в воздухе углекислого газа. Уже через два-три часа после погружения процентное содержание  $\text{CO}_2$  в отсеках дизельной подлодки достигает 1,5–2 процентов. При 3–4 процентах у людей начинаются физиологические изменения, а при 8 процентах – смерть.

Во все времена все, что касалось подводного флота и космоса, было засекречено. Однако если о космосе знали очень многое, то о подводном флоте не знали практически ничего.

За каждый полет космонавты становились Героями, а подводники за многомесячные походы, называемые автономными плаваниями, не получали даже медалей.

27 декабря 1991 года Верховным советом Российской Федерации было принято Постановление № 2123-1 «О распространении действия закона РСФСР “О социальной защите граждан, подвергнувшихся воздействию радиации вследствие катастрофы на Чернобыльской АЭС”». Социальная защита распространялась на «граждан из подразделений особого риска». Согласно данному постановлению экипажи атомных подводных лодок были включены в категорию граждан из подразделений особого риска.

Подразделения особого риска связаны с производством ядерного оружия и средствами доставки этого оружия на территорию потенциального противника. Но почему-то экипажи дизельных подводных лодок в данную категорию включены не были, хотя они по много месяцев эксплуатируют торпеды и ракеты с ядерным боезапасом.

По всей видимости, прав был прослуживший длительное время на дизельных и атомных подводных лодках контр-адмирал Анатолий Тихонович Штыров: «Пришла пора признать все экипажи подводных лодок подразделениями особого риска, наделив их членов достойными социальными гарантиями. Мы должны наконец осознать, что живем в великой морской державе. Великой даже в грандиозности своих морских катастроф, не говоря уже о своих бесспорных

великих достижениях... Сегодня каждый россиянин просто обязан знать имена своих подводных асов, первопроходцев и мучеников...»

Особое место на подводном корабле занимает его командир, несущий ответственность за все происходящее. Месяцами командиры отдыхают, что называется, в полглаза – в постоянной готовности к различным неожиданностям.

Данная книга написана о подводниках, проходивших службу на океанских дизельных подводных лодках 641-го проекта. Именно эти корабли были школой для будущих командиров и флагманских специалистов атомных подводных лодок.

# Полярный – кузница подводных кадров



1972 год для выпускников минно-торпедных факультетов военно-морских училищ выдался не совсем удачным. Главнокомандующий Военно-морским флотом адмирал флота Советского Союза С. Г. Горшков издал приказ, согласно которому все минные офицеры должны были назначаться на атомные подводные лодки только после того, как наберутся

ума и опыта на дизельных субмаринах. На атомоходах командиров торпедных групп нет, выпускник приходит сразу на должность командира боевой части, воинское звание у которого не ниже капитана 3-го ранга. Можно в «бычках» – так на флоте командиров боевых частей именуют – до самой пенсии служить и «мух не ловить». К тому же на атомных субмаринах двойной оклад, надбавка за особые условия службы, один год службы засчитывается за два, ежегодно к отпуску дополнительные дни добавляют, продолжительность автономных плаваний не более трех месяцев да и другие почести. На дизельных подлодках, как говорят моряки, «труба пониже да и дым пожиже». Правда, моря бороздили дизельные лодки несравнимо больше, и школа морская у подводников-дизелистов действительно намного выше. Так что прав был главком, когда дал указание всех минеров пропускать через дизельные подводные лодки.

Приказ главнокомандующего разослали по флотам, мудрые начальники кадровых служб взяли под козырек и начали этот приказ в жизнь претворять. Правда, ни у одного из флотоводцев не возник вопрос: куда девать выпускников-минеров, которых успешно готовили три высших военно-морских училища да еще некоторые гражданские вузы? В связи с этим в 1972 году на соединения дизельных подводных лодок прибыло столько выпускников минно-торпедной специальности, что у кадровиков головы кругом пошли. Но в армии «приказ командира – закон для подчиненных, и

он должен быть выполнен качественно и в срок». Выпускников-минеров временно распределили по самым разным должностям – от начальников складов и помощников по снабжению в различных воинских частях до гинекологов в гарнизонных госпиталях.



### *Штаб Четвертой эскадры подводных лодок*

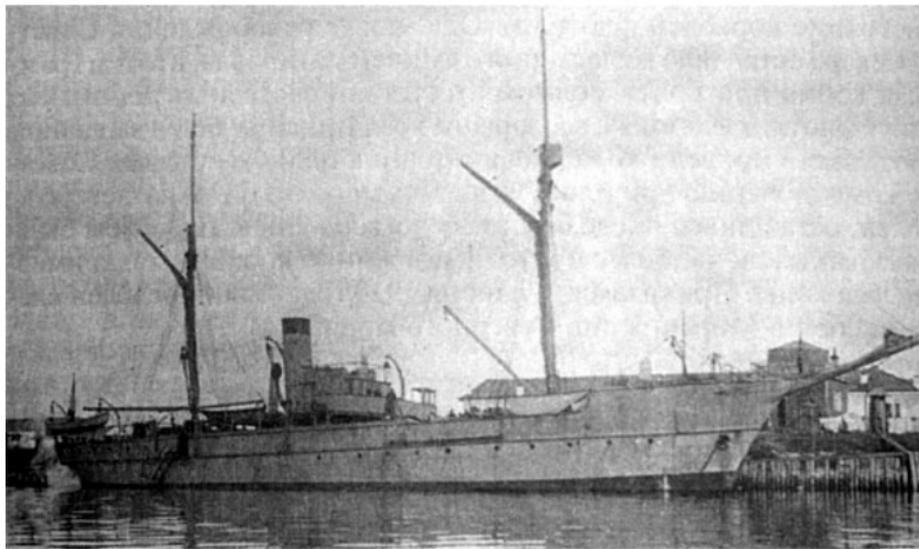
Прибывшие на службу молодые офицеры вынуждены были месяцами ждать назначения на подводные лодки. Поэтому, когда прибывшего практически позже всех выпускника минно-торпедного факультета Высшего военно-морского

училища подводного плавания имени Ленинского комсомола Владимира Цветкова на следующий день назначили командиром минно-торпедной боевой части линейной подводной лодки Б-49 Четвертой эскадры подводных лодок Краснознаменного Северного флота, многие сокурсники начали выискивать, что за блат появился у однокашника. Одни утверждали, что у Цветкова нашелся родственник, который посещал вместе с командующим Северным флотом один детский сад и сидел на соседнем горшке, другие, посмеиваясь, говорили, что просто Владимир привез с собой цистерну коньяка и всю неделю поил кадровиков. В подтверждение своих слов они приводили то, что офицер пришел в отдел кадров 4-й эскадры подводных лодок налегке, без чемоданов, в которых должно быть «приданое», выдаваемое выпускнику в училище вместе с дипломом. Для самого молодого офицера назначение было тоже неожиданным, среди выпускников были и круглые отличники, и имеющие за спиной родственников с адмиральскими погонами.

Четвертая эскадра подводных лодок базировалась в городе Полярном. История ее началась в 1933 году, с момента создания Северной военной флотилии, положившей начало самому молодому флоту России – Северному.

Еще со времен Первой мировой войны царская Россия задумывалась о создании военного флота на Севере. До войны единственным военным кораблем здесь было посыльное судно «Бакан», построенное в Санкт-Петербурге в 1896 го-

ду. Водоизмещение судна составляло 885 тонн, длина – 53,6 метра, ширина – 3,6 метра. Мощность двигателя была всего 835 лошадиных сил, что позволяло развивать скорость до 11 узлов. Вооруженное четырьмя малокалиберными пушками калибра 47 мм, оно, конечно, серьезной угрозы для неприятельских судов не представляло.



*Посыльное судно «Бакан»*

Зимой судно отсаивалось в порту Ливава, а летом прибывало на Север для охраны рыбных промыслов России. Командовал кораблем капитан 2-го ранга Сергей Матвеевич Поливанов. Полностью защитить северные рубежи страны судно, конечно, не могло, браконьерство здесь велось с

большим размахом. Иностранные корабли часто совершали набеги на богатые рыбой северные моря, а зачастую не брезговали и нападениями на рыболовецкие поселения. Тем не менее «Бакан» поставленную задачу выполнял, задерживал и препровождал иностранные суда-нарушители в Архангельск.

С началом войны командир «Бакана» возглавил оборону Архангельского порта с моря. По его инициативе для затруднения плавания кораблей противника были выключены маяки и снято навигационное ограждение. На подходах к Архангельску экипаж «Бакана» оборудовал три оборонительные позиции.

Но этого, конечно, было недостаточно. Чтобы более надежно организовать оборону Архангельска, на побережье Горла Белого моря были развернуты наблюдательные посты, имевшие связь друг с другом и с судном. Готовилась позиция на острове Мудьюг, где можно было установить при необходимости три 47-мм орудия, сняв их с посыльного судна. На случай возникновения угрозы прорыва вражеских кораблей в порт Архангельск на каждой позиции находились для затопления баржи и трофейные суда. В 1915 году на острове Мудьюг малокалиберные пушки заменили крупнокалиберными батареями, а на подходах к острову выставили в шахматном порядке 130 донных инженерных мин. Тогда же были введены в строй три радиостанции (на мысах Канин Нос, Святой Нос и на острове Моржовец). Они обеспечивали на-

дежную связь всей системы наблюдательных постов со штабом начальника охраны водного района Архангельского порта. На линии Канин Нос – Святой Нос корабли несли постоянный дозор. «Бакан» прослужил до 1924 года, после чего геройское судно было сдано для разделки на металл.

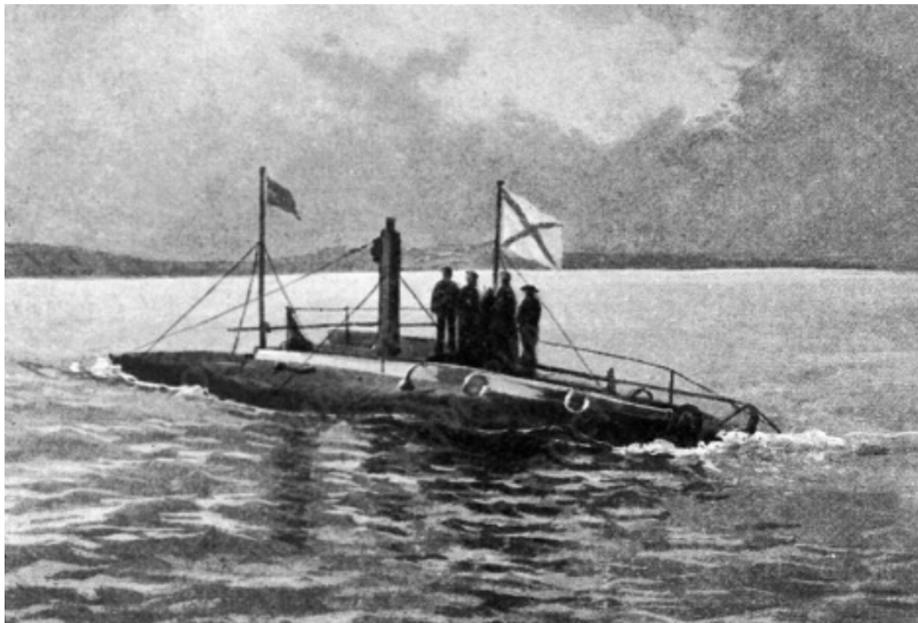
Окончательное решение о создании на северном морском театре полноценного военного флота было принято после подрыва английского парохода «Арндаль» на минной банке, выставленной в июне 1915 года немецким вспомогательным крейсером «Метеор». Срочно стали создавать наблюдательные посты на всем побережье и островах северного театра, оборудовать оборонительные позиции, готовиться к затоплению барж и трофейных судов на случай прорыва неприятельских кораблей к российским портам.

В начале 1916 года был сформирован специальный отряд для обороны северных коммуникаций. В него входили переоборудованные из гражданских торговых и рыболовецких судов крейсера, тральщики, минные заградители и гидрографические суда. Однако и этого было недостаточно, и правительство России запросило помощи у Англии, которая незамедлительно направила на Север группу тральщиков, вспомогательный крейсер «Арланц» и крейсер «Ифиджения». Но, к сожалению, английский флот в основном занимался обороной своих торговых судов и никакой помощи России не оказывал.

Обстановка требовала создания на Севере полноценного

военно-морского соединения. Для реализации этого требования морским ведомством России был разработан план создания морских сил на северном морском театре. Планом предусматривались строительство и закупка военных кораблей, развитие инфраструктуры флота и подготовка морских специалистов.

Наряду с надводными кораблями на Северный флот прибывали и подводные лодки. Первой была подводная лодка «Дельфин», перевезенная в 1916 году по железной дороге из Владивостока. Затем таким же путем были доставлены еще две субмарины. Четвертая лодка, «Святой Георгий», закупленная в Италии, прибыла своим ходом, преодолев расстояние свыше 5 тысяч миль. Базировались подводные лодки на Архангельск.



*Подводная лодка «Дельфин» на Северном флоте*

После Великой Октябрьской социалистической революции развитие Северного флота продолжилось. Из существующих на Севере военных кораблей и судов была сформирована Северная военная флотилия. Корабли флотилии отрабатывали боевые задачи в море, участвовали в исследовании побережья, островов, заливов и губ. На основе полученных данных корректировались морские карты и атласы, разрабатывались правила плавания. Значительное внимание уделялось развитию инфраструктуры будущего флота. Именно тогда для будущей эскадры был выбран пункт базирования –

поселок Александровск в Кольском заливе, переименованный впоследствии в город Полярный.

Город имеет богатую морскую историю и среди северян весьма знаменит и почитаем. Первые упоминания о местности, на которой возник город, относятся еще к XVI веку, когда царский летописец Василий Агагин в податной книге упомянул сенокосные угодья на берегах Кольской губы. Первое поселение в гавани, получившей название Корабельное Урочище, ибо в ней нередко зимовали российские и иностранные торговые суда, возникло по указу Петра Первого от 8 ноября 1723 года. Сама бухта была известна с XVI века как место стоянки русских промысловых судов. Здесь по указанию царя было создано казенное «Кольское китоловство». Однако предприятие оказалось убыточным и вскоре было закрыто, а удобная гавань продолжала эпизодически использоваться для укрытия кораблей и судов от непогоды, подготовки экспедиций в северные широты, базирования промысловых и торговых судов и других целей. Для этого были построены пристань, верфь, склады, жилые помещения и другие строения.

В период Русско-шведской войны 1741–1743 годов Корабельная гавань (в будущем Екатерининская) использовалась как место стоянки русских военных судов «Леферм», «Счастье», «Фридемакер», «Исаакий», «Пантелеймон», «Аполлон». Возглавлял эскадру главный командир Архангельского порта вице-адмирал П. П. Бредаль.

В 1740 году в связи с нарастающей угрозой войны со Швецией было принято решение перевести корабли на Балтику, для этого в Архангельск был направлен капитан В. Ф. Льюис. Выход отряда был запланирован в 1741 году, однако из-за тяжелой ледовой обстановки в Белом море выход кораблей задержался, и ему пришлось зимовать в Корабельной гавани. Только осенью 1743 года, после того как все корабли прибыли в гавань, эскадра убыла в Кронштадт. Во время этой зимовки в гавани были построены две казармы и госпиталь, а также расширен жилой фонд.

В 1764 году русским мореплавателем Василием Яковлевичем Чичаговым бухта была переименована в Екатерининскую гавань. По одним данным, свое новое название она получила в честь императрицы Екатерины Второй, по другим – в честь жены Петра Первого Екатерины Первой.

В 1802–1813 годах в гавани располагались пристани «Беломорской торговой компании». А в 1880-х годах здесь оставались на зимовку суда товарищества «Архангельско-Мурманское срочное пароходство».

Тем не менее соседние страны – Дания, Швеция и Норвегия – все чаще стали посылать в северные моря с враждебными намерениями свои корабли. Норвежские зверобойи начали вытеснять российских поморов с освоенных ими с давних пор районов добычи морских животных. В мае 1809 года английский морской отряд разорил и разграбил «Беломорскую промысловую компанию» – первое крупное зверобой-

но-рыболовное предприятие, созданное и материально поддерживаемое российским правительством. Бывшие союзники, англичане, оккупировали Екатерининскую гавань, захватили российские суда и отправили награбленное на них имущество как военную добычу в Англию. После разграбления «Беломорская компания» восстановиться уже не смогла и в 1813 году была закрыта, однако исследование и освоение северной земли продолжались. В 1822 году на бриге «Новая Земля» гавань посетил лейтенант Ф. Литке. Он произвел тщательный обмер побережья и нанес точные данные на новую карту.

Во время Крымской войны английские корабли постоянно заходили в северные воды России, грабили прибрежные поселения, убивали мирных людей. В результате поражения в Крымской войне Россия по Парижскому трактату 1856 года лишилась права иметь на Чёрном море военный флот и береговые укрепления. После отмены крепостного права, в эпоху великих реформ, в правящих верхах России возникла идея компенсировать ослабление позиций на юге созданием военно-морской базы на севере, в одной из незамерзающих бухт Мурмана.



Пристальное внимание северные земли получили по инициативе министра финансов России Сергея Юльевича Витте. В 1894 году он организовал весьма солидную экспедицию в северные регионы. В ее состав входили чиновники, крупные бизнесмены, журналисты, ученые. Напутствовал экспе-

дицию самолично Александр III: «Найти там такого рода незамерзающую гавань, где можно было бы строить большой военный флот, такую гавань, которая послужила бы нам главной морской базой».

Объездив весь Муром, комиссия остановила свой выбор на Екатерининской гавани, лежащей у входа в Кольский залив. «Такой грандиозной гавани я никогда не видел; она производит еще более грандиозное впечатление, нежели Владивостокский порт и Владивостокская гавань, – докладывал царю Сергей Юльевич. – Длина гавани составляет четыре километра, ширина полтора километра, глубина от 4 до 50 метров». Но едва Александр III смог ознакомиться с докладом, как его скосил тяжелый недуг. Николай II местом для главной военно-морской базы выбрал Либаву на Балтике. Однако Сергей Юльевич упорно продолжал развивать идею переноса административного центра из Колы поближе к выходу в море – в Екатерининскую гавань. «Органы власти не могут иметь надлежащего надзора за промысловой деятельностью побережья, – писал он в своей записке в Государственный совет. – А рыбопромышленники не всегда имеют возможность попадать по своим надобностям в Колу... Поэтому в видах правильного развития нашей торговли на Севере и ослабления ее зависимости от иностранных купцов следует безотлагательно приступить к устройству на Мурманском берегу удобного для стоянки судов коммерческого порта, который вместе с тем служил бы и административным

центром». И уже летом 1896 года на берегу гавани появились первые поселенцы. Началось бурное развитие нового города-порта. На его освоение по настоянию Сергея Юльевича Николай II распорядился выделить 400 тысяч рублей – немалые для того времени деньги. Строились причалы, рельсовая и шоссейная дороги, водопровод с бассейном. Появились первые дома, срубленные из леса, завезенного из Архангельской губернии. Среди построек выделялось здание пятиглавой церкви во имя Николая Мирликийского – святого покровителя моряков, путешественников и сирот.



В мае 1899 года на пароходе «Мурман» в Екатерининскую гавань перевезли имущество казначейства и других уездных учреждений. В новом административном центре края были построены здания полицейского управления, камера миро-

вого судьи, арестный дом, две полицейские будки. Сооружены были также общественные бани, аптека при больнице и флигель для медицинского персонала, здание для машин электрического освещения, дамба, гостиница.

С конца XIX века гавань стала активно использоваться для базирования военных кораблей, охранявших северные рубежи страны от иностранных браконьеров. 7 июня 1899 года Николай II утвердил название порта в Екатерининской гавани – Александровск, – и уже 24 июня состоялась церемония открытия молодого северного города.

Для празднования в гавань пришли крейсер «Светлана», норвежский броненосец «Торденшельд», другие корабли и суда. Город Александровск начал жизненный путь. Петербургская газета того времени, «Новое время», писала: «...с этого дня Россия обладает в Ледовитом океане первым незамерзающим портом и может ногою твердой стать у открытого океана».

Население города составляло на тот момент около 300 жителей. В городе насчитывалось 40 деревянных домов, 25 из которых были жилыми, а остальные использовались для административных нужд. В них разместились почта с телеграфом, школа, больница на шесть коек, церковный приют, арестантская камера, машинный зал электрического освещения, научно-промысловая станция. Эта станция в советское время стала научно-исследовательским институтом.

Из Екатерининской гавани уходили знаменитые полярные

экспедиции Эдуарда Толля (1900 г.), Владимира Русанова (1912 г.), Георгия Брусилова (1912 г.) и многих других полярных исследователей. С 1903 года здесь базировался один из отрядов Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, который занимался исследованием мурманского побережья с парохода «Пахтусов». Именно отсюда был осуществлен первый перевод 15 речных буксиров и лихтеров, закупленных в Германии, на Енисей.



*Поселок Александровск, конец XIX – начало XX века*



*Корабли в Екатерининской гавани готовятся к экспедиции в Арктику*

Перед Первой мировой войной Морское министерство России недооценивало роль северного театра в будущей войне, поэтому никаких оперативных планов ведения военных действий разработано не было. С началом войны Кольский залив стал приобретать все большее значение для экономики страны: сюда прибывали грузы из союзных стран. Морское ведомство было вынуждено принять меры для их охраны. В районе губы Кислой была развернута береговая батарея, состоящая из одного 120-мм и двух 75-мм орудий. На северный театр военных действий были перебазированы вспо-

могательный крейсер «Василий Великий», посыльное судно «Колгуев», тральщик «Восток», транспорт «Харитон Лаптев».

Впоследствии в Кольский залив перевели английский крейсер «Ифиджения» и отряд траления. Немного позднее в Александровск прибыл минный заградитель Сибирской флотилии «Уссури». Из этих кораблей был сформирован отряд обороны Кольского залива. Предпринимались попытки перевести в Александровск и подводные лодки из Белого моря, но все они закончились неудачей.

Предпринятые меры в скором времени дали свои результаты. Миноносец «Грозовой», посыльное судно «Купава» и тральщик Т-13 при конвоировании двух пароходов и правучего крана потопили немецкую подводную лодку U-56. В январе 1917 года тральщик Т-30 таранил подводную лодку U-76. В результате тарана лодка утонула. Корабли обороны Кольского залива начали конвоировать торговые суда от границы с Норвегией до Екатерининской гавани. Александровск стал форпостом на северном морском театре.

После Великой Октябрьской революции – в связи с выходом Советской Республики из войны – снабжение страны через северные порты уменьшилось, однако советское правительство продолжило укреплять свои северные позиции. В августе 1918 года начала создаваться Северодвинская военная флотилия, основной задачей которой являлась борьба с интервентами и белогвардейцами, захватившими Мурманск.

манск и Архангельск. Первоначально флотилия базировалась на город Котлас.

Для того чтобы задержать наступление противника по Северной Двине, флотилия оборудовала минные позиции, оказывала помощь сухопутным войскам артиллерией, срывала снабжение войск водным транспортом, вела борьбу с минами, выставляемыми врагом.

Завершив Гражданскую войну, советский народ приступил к мирному и культурному возрождению страны. Предстояло восстановить разрушенное войной народное хозяйство, сплотить народ, населяющий страну, укрепить ее обороноспособность. Особое значение молодое советское государство уделяло флоту, состояние которого было крайне тяжелым. Практически полностью были израсходованы боевые и материальные ресурсы, потеряна значительная часть кораблей, разрушена система базирования флота, не хватало опытных командиров и морских специалистов. Между тем морская граница России на севере составляла две трети общей протяженности государственной границы страны, что требовало наличия мощного военного флота.



### *Екатерининская гавань в начале XX века*

Восстановление флота началось после X съезда ВКП(б), на котором был специально рассмотрен вопрос о возрождении военно-морского флота. Съезд постановил: «В соответствии с общим положением и материальными ресурсами Советской республики, принять меры к возрождению и укреплению Красного военного флота». Депутаты съезда подчеркнули необходимость реорганизации командных органов, возвращения флотских специалистов из народного хозяйства, усиления воспитательной работы с личным составом.

К 1925 году внутреннее положение Советской России значительно улучшилось. Сельское хозяйство достигло 87 процентов довоенного уровня, крупная промышленность в 1925 году дала около трех четвертей довоенной продукции. Однако международная обстановка в мире продолжала накаляться. В 1933 году в Германии к власти пришел фашизм, и в Европе вновь возник очаг войны. Осознавая опасность, Советский Союз принял решение об укреплении своих западных и северных рубежей. Важным шагом в этом направлении стало решение о создании Северной военной флотилии.

В августе 1933 года в Мурманск прибыла экспедиция особого назначения<sup>2</sup> (ЭОН-1) в составе эсминцев «Урицкий» и «Куйбышев», сторожевых кораблей «Смерч» и «Ураган», подводных лодок «Декабрист» (Д-1) и «Народоволец» (Д-2). Через месяц на Север были переведены корабли ЭОН-2 в составе эсминца «Карл Либкнехт», сторожевого корабля «Гроза» и подводной лодки «Красногвардеец» (Д-3). В состав флотилии также вошли тральщики «Форель» и «Налим». Одновременно началось строительство главной базы Северной флотилии в городе Полярном (переименованный 12 января 1931 года город Александровск).

Первые три подводные лодки типа «Декабрист» перешли в новую базу в 1935 году и сразу приступили к отработке

---

<sup>2</sup> Экспедиции особого назначения (ЭОН) осуществляли переходы оперативных соединений кораблей и судов ВМФ СССР с одного флота на другой в предвоенный период, годы Великой Отечественной войны и в послевоенные годы

боевых задач в трудных северных условиях. В это же время флотилия активно начала осваивать арктические моря. Подлодка Д-3 («Красногвардеец») первой совершила плавание подо льдом.

5 февраля 1938 года лодка вышла из Полярного для обеспечения радиосвязи между спасательными кораблями, дирижаблем СССР-В6 и экипажем дрейфующей полярной станции «Северный полюс – 1», находящейся на быстро тающей льдине. Блестяще выполнив задание, Д-3 в районе острова Ян-Майен оказалась отрезанной от чистой воды ледяной перемычкой. Командир подводной лодки капитан-лейтенант В. Н. Колесников принял решение форсировать пятикабельтовую ледовую перемычку в подводном положении. Это был первый опыт подледного плавания советских подводников.

В 1935 году по Северному морскому пути из Полярного во Владивосток за одну навигацию были переведены эскадренные миноносцы «Новик», «Сталин» и «Войков». В 1938 году командование Военно-морского флота приняло решение о переводе арктическим маршрутом подводной лодки, но из-за обострившейся международной обстановки операцию пришлось отложить.

Но уже в 1940 году подводная лодка Щ-423 под командованием капитана 3-го ранга Измаила Матигулловича Зайдулина впервые в мировой истории совершила переход за одну навигацию по Северному морскому пути с запада на восток. Для обеспечения перехода и выполнения специально-

го задания Главного штаба ВМФ в состав экспедиции были прикомандированы преподаватель Военно-морской академии Евгений Евгеньевич Шведе и слушатель академии капитан-лейтенант М. А. Бибеев.

Корпус лодки обшили толстой противоледовой деревянно-металлической «шубой», заменили бронзовые гребные винты стальными, имеющими съемные лопасти, сняли носовые и кормовые горизонтальные рули<sup>3</sup>. Вместо кормовых горизонтальных рулей установили съемные рули на укороченном баллере<sup>4</sup>, что позволяло водолазам их снимать и ставить назад. Были сняты волнорезные щиты с носовых и кормовых торпедных аппаратов. Одновременно с корпусными работами на «Щуке» был установлен эхолот ЭМС-2 и переносной радиопеленгатор «Пассат».

---

<sup>3</sup> Горизонтальные рули служат для управления подводной лодкой по глубине, вертикальный руль – для управления по курсу.

<sup>4</sup> Баллер – стержень, на котором укреплено перо руля.



*подводная лодка "Щ-423"*

Щ-423 (17.А.423(6139)) на переходе СМВ из Полярного в Владивосток

*Подводная лодка Щ-423 на переходе Северным морским путем из Полярного во Владивосток, 1940 год*

Переход подлодки обеспечивал специально выделенный транспорт Наркомрыбпрома «Анатолий Серов», на котором были установлены дистиллятор и станция УКВ<sup>5</sup>. В трюма транспорта загрузили 250 тонн различных грузов: топливо, аварийно-спасательное имущество, артиллерийский боезапас и продовольствие. Для отдыха экипажа подлодки был обустроен специальный кубрик на 36 мест. Больше месяца длился поход Щ-423 по Северному морскому пути.

<sup>5</sup> УКВ – ультракороткие волны.



*Транспорт «Анатолий Серов», обеспечивающий переход Щ-423 Северным морским путем*

К началу Великой Отечественной войны бригада, состоявшая из трех дивизионов, в своем составе имела уже 15 подводных лодок. С началом войны лодки бригады активно действовали на коммуникациях противника в Баренцевом море, выставляли активные минные заграждения, прикрывали союзные конвои, вели разведку. Взаимодействуя с войсками Карельского фронта, подводные лодки высаживали разведгруппы в тыл противника и выполняли другие задачи. Командиры подводных лодок впервые в советском флоте при-

меняли торпедные атаки только по данным гидроакустических станций.

За годы войны подводниками Полярного было потоплено торпедами: 18 транспортов (57 050 брутто-тонн), 12 военных кораблей (7 корветов, 3 сторожевика, 1 тральщик, 1 подводная лодка) и несколько мотоботов. Были повреждены 6 транспортов (24 822 брт). Расход торпед всех типов составил 1553 штуки. На минных заграждениях, выставленных подводными лодками бригады, подорвалось 8 судов (19 048 брт), 2 корвета, 2 сторожевика и тральщик, поврежден транспорт (2 646 брт) и тральщик. С помощью артиллерии подводники потопили 7 судов и мотоботов (736 брт) и корвет.

Всего в боевых действиях Северного флота участвовало 48 подводных лодок, 24 из них погибли. 12 подводных лодок бригады были награждены орденом Красного Знамени (всего в ВМФ в годы войны – 23), 8 подводных лодок удостоены гвардейского звания (всего в ВМФ в годы войны – 12), а подлодки Д-3, Щ-402, С-56, М-172 стали и краснознаменными, и гвардейскими. Улицы города до сих пор носят имена прославленных подводников: М. И. Гаджиева, А. Е. Моисеева, И. И. Фисановича, Н. А. Лунина, Ф. А. Видяева, И. А. Кольшкіна, В. Г. Старикова.

В 1943 году соединение первым в истории подводного флота было удостоено высокой награды – ордена Красного Знамени, – а в 1944 году, после награждения орденом Ушакова 1-й степени, стало первым дважды орденоносным со-

единением.

5 мая 2008 года указом президента Российской Федерации за мужество, стойкость и героизм, проявленные защитниками города в борьбе за свободу и независимость Отечества, городу Полярному присвоено почетное звание «Город воинской славы».

Служить в таком прославленном соединении должно бы считаться великой гордостью, однако выпускники старались в него не попадать. Уж очень подолгу подводные лодки эскадры находились в море. Боевую службу моряки несли в основном в Средиземном море, на самом острие холодной войны. Здесь пытались хозяйничать страны НАТО, в первую очередь американцы. Не случайно их Шестой флот называют «инструмент убеждения с помощью силы». В составе флота обычно насчитывается 20–25, а иногда и более боевых кораблей, включая один-два многоцелевых авианосца, каждый из которых способен иметь на борту более 80 боевых самолетов и вертолетов. Здесь постоянно патрулируют атомные и дизельные подводные лодки США и НАТО, в том числе и ракетные.



*Подводные лодки 4-й эскадры в Екатерининской гавани*

Театр имеет разветвленную систему базирования, вход в Средиземное море – Гибралтарский пролив – контролирует пассивная система противолодочного наблюдения SOSUS.

Создание системы началось в 1950 году, когда США приступили к проведению исследований по проекту «Цезарь», предусматривавших изучение особенностей распространения звука в океанской среде на большие расстояния и разработку стационарных гидроакустических антенн. В 1953 году были развернуты первые гидрофоны и кабели на континентальном шельфе в районе Восточного побережья США.

К 1960 году была создана цепь береговых гидроакустических станций (БГАС) вдоль всего Атлантического побережья США, а через пять лет – и Тихоокеанского. В дальнейшем сфера действия SOSUS постоянно расширялась за счет охвата наблюдением новых океанских районов. К 80-м годам суммарная площадь охвата наиболее важных морских и океанских театров военных действий составила три четверти их акваторий в Северном полушарии. Началась, по сути, «битва за прозрачность океанов и морей».

В Средиземном море, в Неаполе, для борьбы с советскими подводными лодками был создан специальный центр управления противолодочными силами. Сюда по автоматизированным каналам связи поступают данные о подводной обстановке и после тщательной обработки и анализа доводятся до противолодочных сил Шестого флота США.

В общем, советским дизельным подводным лодкам нести боевую службу в Средиземное было сложно. Да и переход до Средиземного моря проходил по районам, нашпигованным противолодочными силами.



Система противолодочной борьбы стран НАТО на Атлантике и маршрут перехода подводных лодок 4 эскадры в Средиземное море

*Система противолодочной борьбы стран НАТО на Атлантике и маршрут перехода подводных лодок 4-й эскадры в Средиземное море*

В общем, советским дизельным подводным лодкам нести боевую службу в Средиземке было сложно. Да и переход до Средиземного моря проходил по районам, нашпигованным противолодочными силами.

## **Вливаемся в коллектив**

Подводная лодка Б-49 входила в четвертую бригаду 4-й эскадры. Командир подводной лодки, на которую был назначен Цветков, капитан 2-го ранга Борис Сергеевич Синюхин с удивлением поинтересовался: не блатной ли прибывший на должность командира минно-торпедной боевой части офицер? Но лейтенант бодро ответил, что не блатной, а везучий.



Командиром минно-торпедной боевой части на корабле был капитан-лейтенант Евгений Орлов, окончивший училище подводного плавания четыре года назад. Орлов прошел два дальних похода, получил воинское звание капитан-лейтенанта и дальнейших перспектив для себя на подводной

лодке не видел. К тому же в последнее время стал все чаще «закладывать за воротник», иногда не соизмеряя свои силы и возможности.

Лодка недавно вернулась из автономного похода. Большая часть офицеров и мичманов уже отгуляла свои законные отпуска, побывала в домах отдыха и санаториях. Моряки восстановили свои силы в доме отдыха Краснознаменного Северного флота «Щукозеро», находящемся тут же, на Кольском полуострове, недалеко от главной базы Северного флота – Североморска.

Произошли на «Сорок девятой» и кадровые перестановки. Старший помощник капитан 3-го ранга Владимир Васильевич Бахметьев готовился отбыть на учебу в командирские классы в Ленинград, и его обязанности уже исполнял помощник командира капитан-лейтенант Николай Андреевич Перехожук. На должность помощника командира прибыл с другого корабля капитан-лейтенант Анатолий Иванович Солдатов. Командир рулевой группы лейтенант Владимир Демидов был назначен командиром штурманской боевой части, командир торпедной группы убыл на должность командира БЧ-3 на атомоход. На подводную лодку были назначены только что окончившие училища командиры штурманской и минно-торпедной групп.

Квартирный вопрос в полярнинском гарнизоне стоял очень остро. Вернее, очень остро он стоял для плавсостава. Молодые офицеры, прибывшие служить на подводные лод-

ки, получали комнаты не ранее, чем года через два-три. А зачем молодому лейтенанту жилье, если он основное время будет проводить в море – резонно рассуждали политработники и тыловики, ведающие распределением жилых помещений для плавсостава. Поэтому прибывшие на подводную лодку Б-49 молодые лейтенанты поселились в одной из комнат в казарме. Выпускников было двое: командир навигационной группы, выпускник Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе лейтенант Виталий Бурда и командир торпедной группы, выпускник Тихоокеанского военно-морского училища имени адмирала С. О. Макарова лейтенант Владимир Мирошкин. Позже к ним присоединился и командир минно-торпедной боевой части Владимир Цветков.

Выделив койку и место в шкафу для огромного количества форменной одежды вновь назначенному офицеру, молодые лейтенанты рассказали об экипаже, правда, знали они еще совсем немного.

После ужина, по издавна заведенному правилу, офицеры собрались на вечерний доклад. Командир подводной лодки капитан 2-го ранга Борис Сергеевич Синюхин, один из опытейших подводников, представил Цветкова офицерам и поставил задачи на следующий день. Через несколько дней Б-49 предстояла постанова на десять суток в аварийный док в Пала-губе для ремонта оборудования, находящегося ниже ватерлинии. Поэтому на следующий день подводная лодка по плану должна была выгружать торпеды из носового отсе-

ка. Посмотрев на молодых лейтенантов, командир приказал старшему помощнику:

– Николай Андреевич, лично возьмите под контроль сдачу зачетов лейтенантами.

Старпом привычно произнес:

– Есть, товарищ командир, – и, обратившись к прибывшим офицерам, произнес: – К завтрашнему докладу сделайте общий график сдачи зачетов. Отдельно на допуск к дежурству по кораблю и на допуск к управлению боевой частью и группой.

Лейтенант Цветков, вздохнув, подумал: «Начались суровые будни морской службы. Опять за книжки придется садиться».

Командир, будто прочитав мысли лейтенанта, заключил:

– И поменьше умных книжек читайте, больше на материальную часть налегайте и инструкции зубрите. К матросам и мичманам чаще обращайтесь, они у нас грамотные, по две и больше автономок прошли. С удовольствием помогут.

После доклада вновь назначенный командир БЧ-3 попросил лейтенанта Мирошкина собрать моряков боевой части для знакомства. Моряков в минном подразделении было восемь человек, четверо из которых уже прошли боевую службу. Обязанности старшины команды исполнял командир отделения торпедистов первого отсека старшина 2-й статьи Юрий Попов, разбитной парень из Ростовской области. Его помощником и другом был командир отделения торпеди-

стов седьмого отсека старшина 2-й статьи Виктор Ларионов. Старшим торпедистом на лодке служил украинец Коля Стужук. Балагур и весельчак, Николай, как позже выяснилось, был душой экипажа. Он прекрасно играл на гитаре и умел петь задушевные песни. Четвертым, кто уже имел опыт дальнего плавания, был торпедный электрик старший матрос Севастьянов. Остальные матросы были назначены на подводную лодку уже после ее возвращения из автономного плавания и опыта не имели. Для них, как и для вновь назначенных офицеров, выгрузка боезапаса была еще в новинку. Однако настроены все моряки были по-боевому. Старшина 2-й статьи Попов, обратившись к командиру боевой части, произнес:

– Товарищ лейтенант, не волнуйтесь, все будет нормально, уже не впервой выгружать будем торпеды. Ларионову и Севастьянову опыта не занимать, Стужук тоже знает свое дело. А за молодыми мы присмотрим.

Все четверо прошедших боевую службу моряков были отличными специалистами, но служили они под руководством опытных офицеров, а здесь и командир боевой части, и командир торпедной группы никакого практического опыта не имели. Поэтому у Цветкова завтрашний день вызывал очень сильное беспокойство. Мысль «Как завтра будем выгружать торпеды?» постоянно крутилась у него в голове. Поговорив еще с моряками на разные темы, командир БЧ-3 вновь обратился к ним:

– Ребята, мы с лейтенантом Мирошкиным участвовали в погрузке торпед только в качестве курсантов-стажеров, поэтому вся надежда на вас, особенно на старослужащих.

Моряки дружно загудели и уверили, что выгрузка торпед пройдет нормально. Отпустив моряков, молодые лейтенанты начали вспоминать правила минной службы, касающиеся погрузочно-разгрузочных работ, даже попытались схематично изобразить процесс работ на бумаге. Наконец все нюансы были обговорены, и офицеры пошли спать.

Перед отбоем в каюту к молодым офицерам зашел командир боевой части связи лейтенант Михаил Францевич Томкович, выпускник Военно-морского училища радиоэлектроники имени А. С. Попова прошлого года. Поздоровавшись, он представился:

– Лейтенант Томкович Михаил Францевич, командир БЧ-4, он же начальник РТС, прошу любить и жаловать.

На ленточках у курсантов, обучающихся в этом училище, было написано: «ВМУРЭ им. А. С. Попова». Флотские острословы тут же сделали новый перевод: «Вокально-музыкальное училище работников эстрады». Правда, и у других училищ были дублирующие названия. Ленкомовцы носили на ленточках надпись «ВВМУПП им. Ленинского комсомола», что означало «Высшее военно-морское училище подводного плавания имени Ленинского комсомола». Синонимом аббревиатуры было «Высшее вокально-музыкальное училище песни и пляски».

Молодежь приводила в порядок форму, а лейтенант Цветков разбирал чемодан. Оторвавшись от разглаживания парадной тужурки и вспомнив курсантские подколки, только что назначенный на лодку минный офицер произнес:

– А, работник эстрады появился.

Томкович, усмехнувшись, произнес:

– Не эстрады, а боевой части связи и радиотехнической службы, – и добавил: – Эту форму вам не скоро придется надевать, можете ее подальше спрятать. Сейчас для вас основная одежда – китель и роба. Правда, хватит вам кителей на месяц, не больше.

– Почему это? – наивно спросил Бурда.

– Потому что главной вашей задачей в ближайшее время будет изучение устройства подводной лодки, а изучать ее лучше всего в натуре. Пока каждый клапан, каждый трубопровод не прощупаете – зачеты не сдадите. А наш механик еще и в каждую цистерну вас заставит слазить, – ответил связист.

– Ничего, за два месяца сдадим, – попытался успокоить себя и друзей командир торпедной группы.

– А кто это вам два месяца даст на зачеты? – усмехнулся Томкович. – Вы что же, думаете, будете месяц зачеты сдавать, а мы за вас дежурство по подводной лодке нести? Десять дней – и все.

– Почему же десять? – встрял в разговор Цветков. – По документам нам положено два месяца на сдачу зачетов на

дежурство по кораблю и полгода – на боевую часть.

– На «положено» кой-что положено. Забудь про все «положено». Годковщину на флоте никто не отменял, – усмехнувшись, произнес Томкович. – Ну, в общем-то не робейте, чем можем – поможем, народ у нас хороший. А для того чтобы кителя у вас дольше прослужили, завтра идите на поклон к боцману, он же у нас и баталер, просите выдать вам рабочую одежду. Да, решили, кто завтра с командой на физзарядку пойдет?

Совместно приняли решение, что завтра физзарядку будет проводить командир рулевой группы лейтенант Бурда. Поболтав еще немного, Томкович пошел на вечернюю поверку, а лейтенанты, решив, что на подводную лодку начнут завтра по вечерам ходить, легли спать.

# Морская служба началась

Экипаж подводной лодки Б-49 располагался на третьем этаже казармы, имеющей название «Помни Войну». Казарма была построена в середине 40-х годов XX века. Вначале здесь базировалось командование Отдельного дивизиона, а затем Отдельной бригады подводных лодок Северной военной флотилии. В казарме жили экипажи прославленных подводных лодок, внесших существенный вклад в победу Советского Союза в Великой Отечественной войне. После войны в казарме располагался штаб 4-й бригады подводных лодок и экипажи подводников.



### *Казарма «Помни Войну»*

Перед зданием казармы в 1948 году был сооружен памятник героям-подводникам Северного флота, погибшим в годы войны. Под барельефом матроса выбита надпись: **ВЕЧНАЯ СЛАВА ГЕРОЯМ, ПАВШИМ В БОРЬБЕ ЗА СВОБОДУ И НЕЗАВИСИМОСТЬ НАШЕЙ РОДИНЫ**. С трех сторон на постамент нанесены названия всех погибших в Великую Отечественную войну подводных лодок и фамилии их командиров.

На тыльной стороне памятника слова: **ОНИ ПОГИБЛИ, СРАЖАЯСЬ ЗА РОДИНУ** – и ниже названия восьми подводных лодок с фамилиями их командиров:

## Тыльная сторона постамента:

- К-1 капитан 1 ранга Хомяков М. Ф.
- К-2 капитан 3 ранга Уткин В. П.
- К-3 капитан 3 ранга Малофеев К. И.
- К-22 капитан 3 ранга Кульбакин В. Ф.
- К-21 капитан 3 ранга Потапов Л. С.
- В-1 капитан 2 ранга Фисанович И. И.
- Д-3 капитан 3 ранга Бибеев М. А.
- Л-16 капитан-лейтенант Гусаров Д. Ф.



**Левая сторона постамента:**

- М-121 капитан-лейтенант Кожакин В. П.**
- М-106 капитан-лейтенант Самарин П. С.**
- М-108 капитан-лейтенант Юдович И. И.**
- М-172 капитан-лейтенант Кунец И. А.**
- М-173 капитан-лейтенант Терехин В. А.**
- М-174 капитан-лейтенант Сухорученко И. Е.**
- М-175 капитан-лейтенант Мелкадзе М. Л.**
- М-176 капитан 3 ранга Бондаревич И. Л.**
- М-122 капитан-лейтенант Шипин П. В.**



## Правая сторона постамента:

Щ-401 капитан-лейтенант Моисеев А. Е.

Щ-402 капитан 3 ранга Каутский А. М.

Щ-403 капитан 3 ранга Шуйский К. М.

Щ-421 экипаж спасен

Щ-422 капитан 3 ранга Видяев Ф. А.

С-54 капитан 3 ранга Братишко Д. К.

С-55 капитан 3 ранга Сушкин Л. М.



Другой достопримечательностью Полярного был мост через ручей Чайковского – так называли небольшой ручеек, разделяющий новый и старый город. Хождение по мосту зимой было настоящим подвигом. Под северными ветрами и обильными снегопадами на мосту образовывались наледи, преодолеть которые без навыка было трудно.



*Знаменитый Чёртов мост. Связывает старый и новый город*

Особенно тяжело мост давался женщинам с детьми. Одолевали они мост при помощи моряков, проходивших мимо. Любой офицер, мичман, матрос, даже если он очень спешил, мимо не проходил, а старался помочь. Север очень сильно накладывает отпечаток на характер людей. «Помочь друг другу» – вот главный принцип жизни в северных широтах.

Утром, после зарядки и завтрака, экипаж строем пошел на подводную лодку, которая стояла у пятого причала, оборудованного для погрузочно-разгрузочных работ. Каждое утро на кораблях советского военно-морского флота, стоящих в

базах, начинается с подъема военно-морского флага. Военно-морской флаг является знаменем корабля и символом воинской чести, доблести и славы. Флаг – это лицо подводной лодки. По его положению можно определить состояние корабля. Флаг над мостиком – корабль на ходу, флаг на корме, а гюйс на носу – корабль на якоре или у причала. Если флаг приспущен – на корабле беда, а если к флагу еще добавлены флаги расцветивания – радость.

Традиция поднимать на кораблях военно-морские флаги началась с подъема флага на барке «Орёл» в 1667 году. Стяг представлял собой прямоугольное полотнище, разделенное прямым крестом на два белых и два красных квадрата. В 1691 году Петром Первым был разработан трехцветный триколор<sup>6</sup> с горизонтальными белой, синей и красной полосами. В центре флага находился государственный герб – двуглавый орел.

20 октября 1696 года на первом заседании Боярской думы было принято решение: «Морским судам быть». Эта дата считается днем рождения регулярного Военно-морского флота России. Форма и расцветка флага на протяжении своего существования неоднократно менялись. В 1889 году, в честь 100-летия первой победы русских кораблей в открытом море, был учрежден Георгиевский военно-морской флаг с изображением на перекрестье Андреевского стяга герба

---

<sup>6</sup> Триколор (фр. tricolore – «трехцветный») – флаг, состоящий из трех полос разных цветов.

Москвы с Георгием. Первым удостоился этого флага 74-пушечный линейный корабль «Азов», отличившийся в Наваринском сражении 8 октября 1827 года.

Через месяц после свершения Великой Октябрьской социалистической революции, 18 ноября, 1-й съезд Всероссийского военного флота постановил: «Поднять на всех судах Всероссийского военного флота вместо Андреевского флага флаг Интернационала в знак того, что весь Российский военный флот, как один человек, встал на защиту народовластия в лице Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов». Под этим красным полотнищем без эмблем и надписей в 1918 году балтийские моряки совершили героический Ледовый поход.

27 мая 1935 года постановлением ЦИК и СНК СССР был утвержден военно-морской флаг Советского Союза. В цветовой гамме нового стяга сохранились традиционные цвета, воплощающие преемственность отечественного флота. Под этим флагом шли в бой советские корабли во время Великой Отечественной войны, сдерживали агрессора в период холодной войны.

21 июля 1992 года президент России Б. Н. Ельцин подписал указ № 798 о возвращении Андреевскому флагу статуса военно-морского флага России.

В Корабельном уставе говорится, что корабль ни при каких обстоятельствах не спускает свой флаг перед противником, предпочитая гибель сдаче врагам, а если флаг будет

сбит в бою, он должен быть немедленно заменен другим. Корабли, находящиеся в море на ходу, несут флаги круглосуточно.

На кораблях, стоящих у причалов, на якорях и бочках, военно-морской флаг поднимается в рабочие дни в 8 часов, а по выходным и праздничным – в 9 часов. Одновременно с флагом поднимается гюйс, обозначающий, что корабль принадлежит к кораблям 1-го или 2-го ранга. Спуск флага и гюйса производится с заходом солнца, а в условиях полярного дня – в соответствии с установленным командующим флотом временем. Перед подъемом флага экипаж выстраивается на корпусе подводной лодки, за пять минут дежурный по кораблю докладывает командиру:

– Товарищ командир, до подъема флага осталось пять минут.

За пятнадцать секунд до времени подъема дежурный производит доклад:

– Товарищ командир, время вышло.

Командир корабля дает приказание:

– Поднять флаг!

Дежурный по кораблю командует:

– На флаг и гюйс – смирно! Флаг и гюйс поднять!



*Подъем флага на подводных лодках эскадры. Фото из электронной энциклопедии «Военная Россия»*

Экипажи замирают в строю. Флаг и гюйс поднимают специально выделенные матросы. Ритуал этот, заведенный еще в петровские времена, в неизменном виде существует до сих пор. Но, сколько бы раз настоящий моряк ни участвовал в этой, казалось бы, повседневной церемонии, у него всегда сжимается сердце и захватывает дух.

После подъема флага экипаж начал готовиться к выгрузке торпед. Еще не сдавший обязанности командира минно-тор-

педной боевой части Орлов почему-то на подводную лодку не прибыл. Видимо, от радости, что наконец-то перейдет на береговую должность и расстанется с морской жизнью, а может быть, наоборот, горе оттого, что распрощается с подводной лодкой, ставшей для него родным домом, привело капитан-лейтенанта в уныние, и он объявил траур.

Капитан 2-го ранга Синюхин подозвал старшего помощника и вновь назначенного минера:

– Ну что, везучий лейтенант, справимся с выгрузкой или SOS будем кричать и опозоримся на всю эскадру? Ты хоть представляешь процесс выгрузки?

Лейтенант Цветков ранее участвовал в погрузке торпед только в качестве зрителя, когда курсантом проходил практику в Лиинахамари, Западной Лице и здесь же, в Полярном. Со стороны смотреть – все просто: маши руками, кричи на крановщика и матери матросов. А если подумать – грузить-то придется двухтонные махины, в которых не менее 300 кг взрывчатого вещества. На помощь замешкавшемуся лейтенанту пришел старпом. Не вышедший на службу Орлов был одноклассником Николая Андреевича, а на флоте товарищей не подводят, даже если ты стал его начальником. Наступив на ногу ничего не понимающему минеру, он произнес:

– Товарищ командир, справимся, я сам буду с минером работать, еще помню все минные дела. Разрешите начать выгрузку?

– Ну-ну, – усмехнулся командир и добавил: – Давай, старпом, только лодку не взорвите.

– Есть! – выпалил капитан-лейтенант и, ухватив минера за рукав, быстро утащил его на подводную лодку.

– Ты чего растерялся? Главное, держи морду лопатой, минеры всё могут, а выпускники ВВМУПП – и того больше. Значит так, сейчас проинструктируем торпедистов в первом отсеке, проверим торпедопогрузочное устройство и приступим, – прошептал Перехожук. – Или ты против?

– Да я-то не против, но у меня допуска нет ни к управлению боевой частью, ни к погрузке опасных грузов, – тоже шепотом проинформировал Цветков.

Лица, допущенные к погрузочно-разгрузочным работам опасных грузов, должны пройти обучение и сдать зачеты в Котлонадзоре. К сожалению, в училище правилам обращения с опасными грузами не учили, все это должно было достигаться на практике.

– Зато у меня есть, – уже громче добавил старший помощник, – правда, просроченный он уже, ну да ладно. Давай собирай торпедистов в первом отсеке.

Торпедистов собирать не пришлось. Они уже давно установили торпедопогрузочное оборудование, заполнили журнал инструктажа и ждали, когда их проинструктируют. Старший помощник капитан-лейтенант Перехожук проинструктировал торпедопогрузочную партию, в которую входили и лейтенанты Мирошкин, Бурда и Цветков, и вместе с послед-

ним вышел на причал. По дороге старпом еще раз проинструктировал минного офицера:

– Сейчас проинструктируем крановщика, доложим командиру о готовности к разгрузке и начнем. Смелее действуй, вначале я тебе буду подсказывать, а затем сам будешь выгружать. Все понял? Не тушуйся – и все нормально будет.

Крановщик с береговой базы, видимо, хорошо знал старпома «Сорок девятой», поэтому ограничился лишь вопросом:

– Товарищ капитан-лейтенант! Вас что, опять в минеры перевели?

Капитан-лейтенант ранее четыре года проходил службу в качестве минного офицера и считался опытным специалистом.

– Нет, молодого натаскиваю, – ответил старший помощник.

– А допуск у него есть? – спросил крановщик.

– Все есть, не волнуйся, – заверил старпом и показал удостоверение Котлонадзора о допуске к погрузке опасных грузов, закрыв при этом дату, написанную в документе.

– Давайте я запишу в журнал, – попросил крановщик.

– Пиши, я продиктую, – ответил Перехожук и назвал реквизиты документа, прибавив при этом год к дате выдачи удостоверения.

Подойдя к командиру, старший помощник доложил:

– Товарищ командир, подводная лодка к выгрузке боеза-

паса готова.

Капитан 2-го ранга с подозрением посмотрел на офицеров и, хмыкнув, скомандовал:

– Объявляйте боевую тревогу и приступайте, вон представитель ТТБ<sup>7</sup> уже икру мечет, и машина подъехала торпеды возить. Да, старпом, ты на мостик поставь кого-нибудь из вахтенных офицеров, а сам будь с минером. – Побурчав еще что-то себе под нос, командир добавил: – Понаберут черт знает кого, а потом расхлебывай, – и грозным голосом добавил: – Головы поотрываю, если что-то случится! Тревогу не забудьте объявить!

Опасные работы на подводной лодке осуществляются по боевой тревоге. Корабль готовится к немедленному отходу от причала, чтобы в случае возникновения каких-либо непредвиденных обстоятельств не нанести урон соседним кораблям, причалу, береговой базе. Экипаж находится на боевых постах и в случае необходимости выполняет мероприятия по обеспечению живучести корабля. Руководит всей погрузкой командир подводной лодки, который обычно находится на причале. Старший помощник находится на мостике и обеспечивает управление погрузкой. На мачте в дневное время поднимается красный флаг, а в ночное – красный фонарь, дабы все проходящие мимо суда и корабли снижали ход и следовали с особой осторожностью. На подводных лодках все эти атрибуты вывешиваются на антенне.

---

<sup>7</sup> ТТБ – торпедо-техническая база.

На мостик вместо себя старший помощник поставил командира БЧ-4 лейтенанта Томковича, что особого восторга у того не вызвало. Его командный пункт был в рубке гидроакустиков во втором отсеке или в рубке радистов в четвертом отсеке. В тепле, читай себе книгу или занимайся документацией, а тут стой на мостике, всем ветрам открытом. Томкович попытался разжалобить старпома:

– Николай Андреевич, мне документы нужно делать, большой передатчик проверять, давайте кого-нибудь другого на мостик поставим.



*Выгрузка торпеды из носового отсека*

Но старший помощник был непреклонен:

– Знаю я ваши документы и ремонты – дремать в каюту рвешься. Марш на мостик.

Вздыхнув, лейтенант Томкович полез на мостик, бурча под нос о несправедливости, но хорошо понимая, что спорить с капитан-лейтенантом – себе дороже, к тому же скоро истекает срок получения очередного воинского звания, «старший лейтенант». Убедившись, что начальник РТС занял место вахтенного офицера на мостике, старший помощник скомандовал ему:

– Объявить боевую тревогу!

Наконец все формальности были закончены, и экипаж приступил к выгрузке боезапаса. Первые три торпеды были выгружены с подсказками старшего помощника, но уже четвертую торпеду Цветков выгружал самостоятельно, лихо командуя торпедопогрузочной партией, крановщиком, а заодно и всеми, кто проходил мимо лодки по причалу. После седьмой выгруженной торпеды сломалась машина, выделенная торпедо-технической базой для перевозки торпед, и торпеды стали катать вручную под руководством командира рулевой группы лейтенанта Виталия Бурды. С последней торпедой на ТТБ, по указанию старшего помощника, пошел командир минно-торпедной боевой части, чтобы подписать и получить накладные. По дороге ему встретился выпускник, окончивший училище подводного плавания на три года раньше, старший лейтенант Володя Ходырев. Служил он ко-

мандиром минно-торпедной боевой части на одной из подводных лодок эскадры. Удивлению его не было предела:

– Слушай, вчера же мы с тобой утром встречались. Ты еще шел в отдел кадров и сетовал, что многие твои одноклассники ждут уже по месяцу назначения на подводные лодки. А сегодня ты уже торпеды таскаешь!

Скомандовав матросам остановиться, Цветков не без гордости доложил:

– Товарищ старший лейтенант, командир боевой части «три» подводной лодки Б-49 лейтенант Цветков.

– Ладно, не выпендривайся. Как это тебя угораздило? А куда Орлова дели? – еще удивленной произнес Ходырев. – У тебя что, папа или дядя главком или министр обороны?

– Учиться надо было хорошо, – усмехнулся Цветков и, пожав на прощанье руку приятелю, скомандовал морякам продолжать путь.

На вечернем докладе командир отметил хорошую работу торпедистов:

– Неплохо поработали. Действительно ты, лейтенант, из везучих. Давай и впредь так же действуй. В октябре мы идем выполнять торпедные стрельбы на приз главнокомандующего Военно-морским флотом. Все офицеры должны быть допущены к самостоятельному управлению группами, боевыми частями, службами. Так что ставлю задачу: к первому октября лейтенантам сдать все зачеты. Старпому взять под строгий контроль, каждый день докладывать мне об успехах

молодежи.

На следующий день «Сорок девятая» закончила выгрузку торпед из носового отсека и начала выгружать торпеды из седьмого отсека. Сыграли боевую тревогу, задраили верхний рубочный люк, проверили прочный корпус на герметичность снижением давления и начали создавать дифферент на нос.

Выгружать торпеды с кормы оказалось сложнее, чем из носового отсека. Торпедистам приходится работать, стоя на узком плотике. Из отсека торпеды выдвигались специальными штангами. Когда торпеда выходит из аппарата, нужно вынуть запальный стакан, завести бугель наружной транспортировки, представляющий собой траверсу с полотенцем – широкой полосой из мелкой сетки, – завести две оттяжки. Главное, выбрать место заведения бугеля так, чтобы торпеда имела небольшой наклон на нос.

Торпедопогрузочная партия при выгрузке с кормы находится в отсеке, на плотике и на причале. Управлять, конечно, всеми группами намного труднее, чем при выгрузке из первого отсека. На мостике вахтенным офицером был поставлен помощник командира. Вначале работы велись под строгим контролем старшего помощника, но уже вторую торпеду Цветков выгружал самостоятельно. К вечеру все торпеды были выгружены и «Сорок девятая» была полностью готова к постановке в аварийный док.



*Выгрузка торпеды из кормового торпедного аппарата*

Десять дней в плавдоке пролетели незаметно. Лейтенанты впервые увидели свою подводную лодку целиком. В доке корабль выглядел весьма внушительно, а главное, можно было познакомиться со всей забортной арматурой наяву. Молодые лейтенанты выполняли какие-то работы, ходили по цехам, заступали дублерами дежурного по подводной лодке и, конечно, не забывали учить устройство корабля.

Зачеты на дежурство по кораблю и управлению группой принимают командиры боевых частей и служб своей подводной лодки, а зачеты на допуск боевой частью офицеры сдают флагманским специалистам. Поэтому командиру БЧ-3 бы-

ло намного трудней, чем командирам групп, все-таки своим легче сдавать зачеты: «свой – он и в Африке свой».

# Боевые будни на подлодке

Потекли рабочие будни. Утро начиналось с зарядки, которую проводил на свежем воздухе по очереди кто-то из молодых лейтенантов. Затем экипаж следовал на подъем военно-морского флага, после которого начиналось проворачивание механизмов, тренировки, занятия, уход за материальной частью. Вечером лейтенанты шли на подводную лодку, где до умопомрачения лазили по трубопроводам, изучали системы, механизмы, учились эти механизмы запускать, обслуживать, останавливать. Зачеты по устройству корабля сдавали командиру электромеханической боевой части капитан-лейтенанту Валерию Леонидовичу Гузеватому. Механик действительно оказался въедливым и дотошным. Подводную лодку он любил и знал досконально, не гнушаясь при какой-либо поломке лезть в цистерну, под прочный корпус или еще в какую-нибудь дырку. Еще он обожал свою пятилетнюю дочку. При случае мог часами рассказывать, как она сделала первые шаги, начала говорить, как они вместе придумали сказку о Полярной звездочке. Лейтенанты, еще не забыв всех приемов сдачи зачетов и экзаменов в училищах, попытались использовать любовь к дочке в своих корыстных интересах. Когда механик задавал уж очень каверзный вопрос, типа «какой длины цепочка футштока в носовой дифферентовочной цистерне», кто-то из молодых офицеров

умело переводил разговор на детей. По лицу командира механической службы расплывалась широченная улыбка, и он с удовольствием пускался в воспоминания о ребенке. Через некоторое время, вспомнив о зачете, механик спрашивал:

– Так на чем мы остановились?

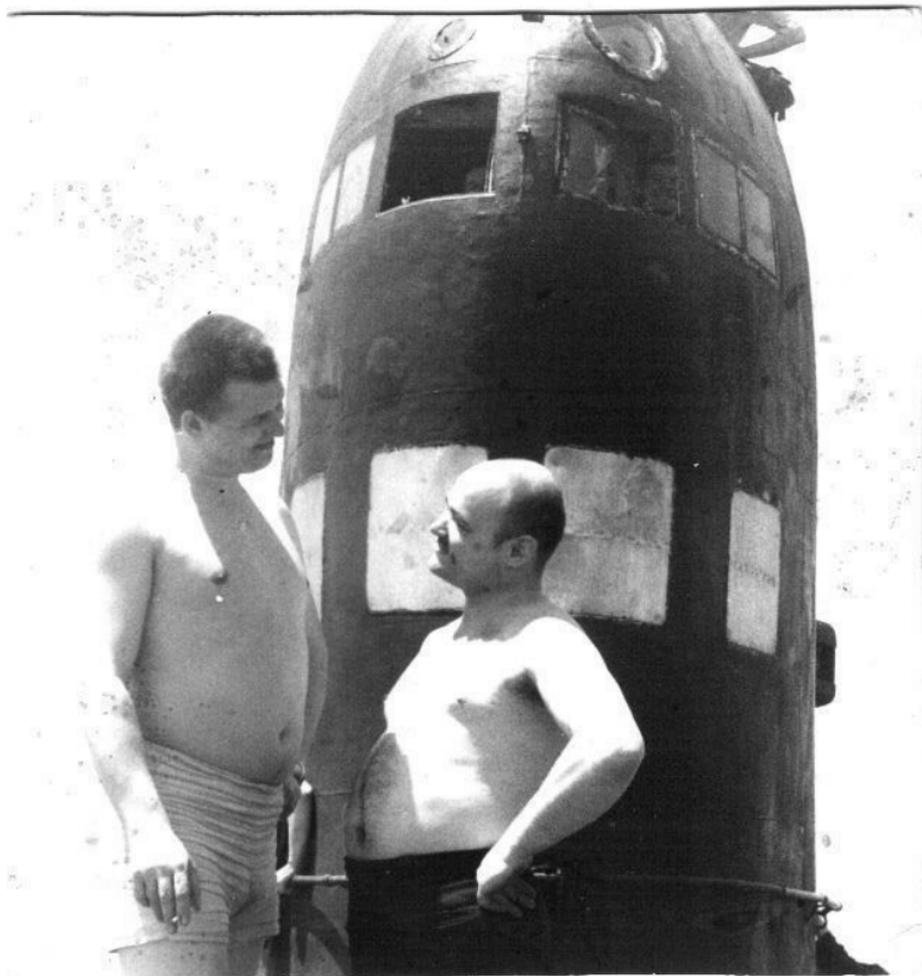
Считая, что экзаменатор забыл о заданном вопросе, лейтенанты наперебой отвечали:

– Мы уже все закончили. Готовы отвечать на следующий вопрос.

Хитро прищурившись, Валерий Леонидович парировал выпад офицеров:

– Значит, не знаете длину цепочки футштока? Ну что ж, приходите завтра – продолжим разговор. А цепочку сходите измерьте и Слесарева прихватите с собой. Ему это тоже полезно будет. Только давление в цистерне проверьте, а то с шишками будете ходить.

По несколько раз механик заставлял лейтенантов рисовать схемы различных лодочных систем, рассказывать характеристики и устройство механизмов, лазить во все самые недоступные места корабля.



*Так какая длина у футштока? Володя Слесарев (слева) и Вацлав Добриневский*

Володя Слесарев, добродушный увалень высоченного ро-

ста, служил на подводной лодке в должности командира моторной группы. Закончив два года назад Черноморское военно-морское училище, он уже прошел боевую службу и был основным консультантом у лейтенантов в области устройства подводной лодки. Передав младшему механику приказание командира БЧ-5, офицеры услышали от него тираду из не совсем пригодных для употребления выражений, закончившуюся словами:

– Да на черта это надо? Какая разница, что за длина у этой цепи? Воду в цистерне меряет – и ладно.

Почему нужно обязательно проверить давление в цистерне, перед тем как замерять эту проклятую цепочку, Володя объяснил просто:

– Если цистерна под давлением, футшток может вырвать, и, следуя закону бутерброда, он обязательно попадет кому-нибудь в лоб. А сила у этого футштока будет неслабая.

Вторым консультантом по механической части у лейтенантов был старшина команды трюмных машинистов мичман Вацлав Иосифович Добриневский. Командир, когда сердился на мичмана, именовал его Василием Ивановичем. Матчасть свою мичман обожал, знал ее досконально и с удовольствием объяснял, как запустить трюмную помпу, продуть балласт из кормовых отсеков, как пользоваться подводным гальюном.

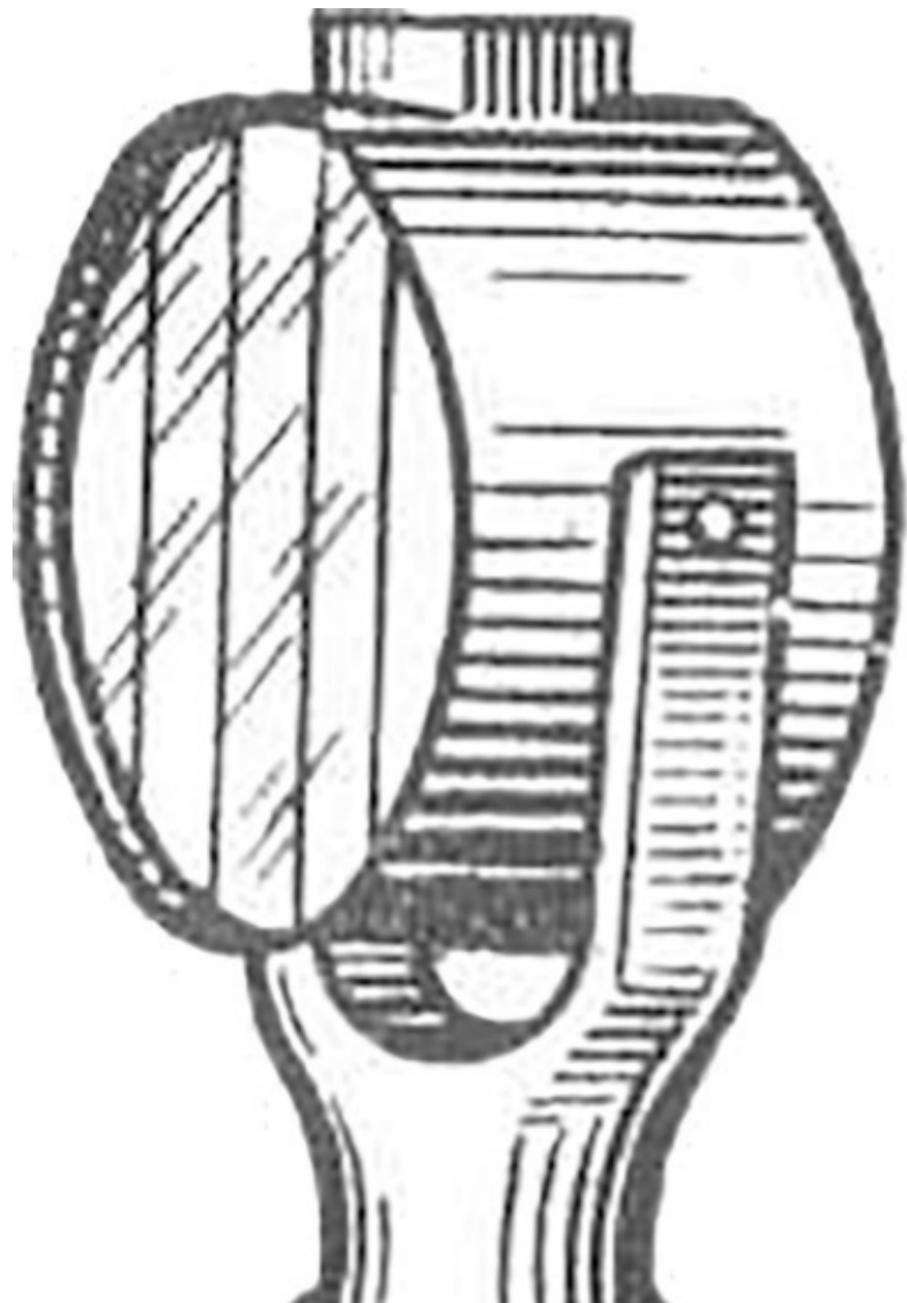
Гальюн на подводной лодке – один из важнейших механизмов, и знать его устройство и правила использования –

непременное условие жизни под водой. Откроешь не тот вентиль или не проверишь давление в баллоне – и будешь с головы до ног в дерьме. Мало того что вонь от тебя будет невыносимая, так еще и лодочные острословы не дадут проходу.

Володя Слесарев и Вацлав Добриневский нередко спорили, кто лучше устройство лодки знает. Часто подшучивали друг над другом, задавая каверзные вопросы друг другу, но очень дружили.

Так продолжались боевые будни у назначенных на подводную лодку молодых офицеров. Кроме сдачи зачетов, выполнения своих прямых обязанностей лейтенантам приходилось выполнять тысячу других работ: от руководства помывкой экипажа в бане до дежурства по камбузу, несения патрульной службы и других необходимых для подводной деятельности мероприятий. Впрочем, эти будни ничем не отличались от будней выпускников училищ, назначенных на другие подводные лодки.

Хорошо, что молодые офицеры взяли у боцмана рабочую одежду, которая уже через неделю промаслилась и заскорузла так, что могла спокойно стоять без всякой помощи на полу.



Боцманом на подводной лодке был мичман Николай Николаевич Главацкий. На корабль он пришел с момента его постройки. Обязанности свои боцман знал великолепно. На эскадре мало кто мог сравниться с ним в скорости передачи и приема сообщений с помощью сигнального прожектора, именуемого фонарем-ратьером<sup>8</sup>. Ходовую вахту боцман нес в первую смену, совместно с командиром минно-торпедной боевой части, поэтому в скором времени лейтенант Цветков и мичман Главацкий сдружились и на протяжении всей совместной службы помогали друг другу.

Зачеты на допуск к самостоятельному управлению минно-торпедной боевой частью Цветков сдавал флагманскому минеру четвертой бригады подводных лодок капитану 3-го ранга В. М. Кутьину. Флагмин был высококлассным специалистом и чудесным человеком. Разговаривал он, никогда не повышая голос на подчиненных. Если офицер неправильно отвечал на вопрос, капитан 3-го ранга, не раздражаясь, отсылал его к нужному документу. Все правила минной службы флагмин бригады знал досконально. На вопрос лодочных минеров, как это ему удастся, Валерий Михайлович, смеясь, отвечал:

---

<sup>8</sup> Ратьер – сигнальный фонарь особого устройства, применяемый как средство связи в темное время суток на близком расстоянии (как на якорю, так и на ходу). Позволяет давать сигналы и вести переговоры (по азбуке Морзе) при помощи узкого луча света, посылаемого в определенном направлении. Этот луч бывает виден только там, куда он точно направлен.

– Послужи с мое, поспи на mine или торпедe, пообнимай ее, как жену, тоже будешь все знать.

Как бы то ни было, но зачетные листы лейтенантов постепенно заполнялись, и с середины сентября они начали заступать дежурными по подводной лодке. А первого октября лейтенант Цветков с гордостью положил на стол старшему помощнику заполненный лист сдачи зачетов на допуск к самостоятельному управлению минно-торпедной боевой частью. Одновременно он сдал зачеты и в Котлонадзоре на право руководства погрузочно-разгрузочными работами.

## Детство и юность

Жизнь лейтенантов налаживалась, их уже не пытались засунуть в каждую «дырку», назначить на любую работу. Офицеры стали полноправными членами экипажа. Теперь можно было и более плотно познакомиться друг с другом, поэтому вечера заполнялись теперь не только изучением подводной лодки, но и разговорами о жизни, в том числе гражданской и курсантской.

Володя Мирошкин родился в дальневосточном селе Камень-Рыболов, расположенном на берегу озера Ханка. Никаких морских и речных предприятий в селе не было, и профессию Владимир выбрал, читая морские книжки. Закончив Дальневосточное военно-морское училище во Владивостоке, он по распределению попал на Северный флот.

Виталий Бурда попал в Полярный после окончания Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе.



[http://Vladislav\\_Ketov.tourbina.ru](http://Vladislav_Ketov.tourbina.ru)

### *Дорога в город Советская Гавань*

Наиболее насыщенная биография оказалась у Цветкова. Родился будущий офицер на Дальнем Востоке, в городе Советская Гавань, где проходил службу его отец Юрий Иванович Цветков, уроженец Калининской, а теперь Тверской области. Город Советская Гавань имел богатую морскую историю. Впервые об удобной гавани услышали участники Амурской экспедиции Г. И. Невельского в 1852 году от местных орочей<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Орочи – утраченное старинное название, заимствованное от амурских нанай-

Первооткрывателем гавани стал лейтенант Российского императорского флота Н. К. Бошняк, посланный Невельским для поиска морского пути в гавань. Лейтенант дал название обследованной бухте «гавань Императора Николая». В скором времени гавань стали называть просто Императорской.

Первое военное поселение на берегу Татарского залива было основано 4 августа 1853 года по указанию Геннадия Невельского, который распорядился создать здесь «военный его императорского высочества генерал-адмирала великого князя Константина пост».

Один из мысов был назван в честь великой княжны Анастасии, на нем установили деревянный крест с надписью: «Гавань Императора Николая открыта, и глазомерно описана Лейтенантом Бошняком 23 мая 1853 года, на туземской лодке, со спутниками казаками Семёном Парфентьевым, Кириллом Белохвостовым, амгинским крестьянином Иваном Мосеевым». Местным орочам было вручено официальное письмо на русском, немецком и французском языках, в котором указывалось, что Императорская гавань принадлежит России.

В 1855 году, после четырехгодичного плавания через Атлантический, Индийский, Тихий океаны, фрегат «Паллада» под командованием капитана И. С. Унковского зашел для переговоров в Японию.



На борту находился писатель И. А. Гончаров, написавший цикл путевых заметок об этом походе и знаменитый роман «Фрегат “Паллада”». После окончания переговоров в Нагасаки фрегат направился в Императорскую гавань для отдыха экипажа, ремонта и пополнения запасов. Однако кругосветное плавание сказалось на состоянии корабля. Два мощных тайфуна в Индийском и Тихом океанах расшатали его корпус, нарушили такелаж, поломали рулевую систему. Поэтому, из опасения захвата фрегата англичанами в связи с началом Крымской войны, он был затоплен в Постовой бухте

Императорской (ныне Советской) гавани, где и находится по сегодняшний день. В 1856 году Константиновский пост был закрыт.

Знаменит фрегат еще и тем, что первым его командиром после вступления в строй летом 1833 года был назначен один из лучших офицеров флота – 30-летний капитан-лейтенант П. С. Нахимов.

В конце XIX века на мысу при входе в залив был построен маяк, один из старейших на тихоокеанском побережье России. Во время Гражданской войны белогвардейскими карателями здесь были расстреляны партизаны, с тех пор маяк носит название Красный Партизан. Неподалеку от маяка, над высокой скалой установлен монумент в память об этих событиях.

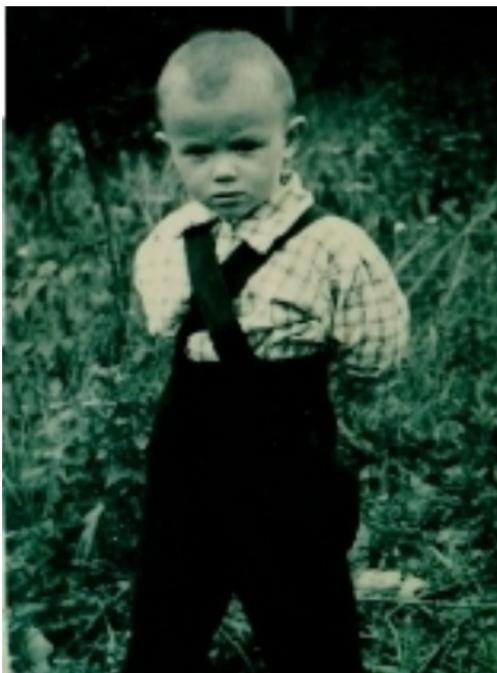


К 1912 году вокруг маяка было образовано селение, получившее название Знаменское. Состояло оно из трех поселений, расположенных по берегам бухт Маячная, Японская (сейчас – бухта Курикша) и Окоча. 19 февраля 1923 года постановлением ВЦИК Императорская гавань была переименована в Советскую, а через семь лет село Знаменское было преобразовано в рабочий поселок Советская Гавань. Здесь были созданы четыре рыбокомбината, три рыболовецких колхоза, леспромхоз «Советский», Советско-Гаванский лесозавод, национальный колхоз «Ороч». Позже были по-

строены Северный судоремонтный завод, мельничный комбинат, электростанция и морской порт. 18 января 1941 года поселок Советская Гавань получил статус города. После Великой Отечественной войны город стал одной из передовых военно-морских баз Тихоокеанского флота.

Военная база в Советской Гавани только начинала создаваться. Нормальных домов не было, офицеры жили в землянках, представляющих собой врытые в землю и отделанные изнутри бревнами строения. Летом было терпимо, но вот зимой зачастую землянки полностью засыпались снегом и выбраться из них без посторонней помощи было невозможно.

В четырехлетнем возрасте Володя уехал из Советской Гавани, но, видимо, приморский город навсегда остался в душе мальчишки и, безусловно, повлиял на выбор профессии.



*Будущий морской офицер Володя Цветков перед отъездом с Дальнего Востока*

Мама Володи, Марина Алексеевна, родилась в Ленинграде. Во время войны была эвакуирована в Красноярский край. Там поступила в Уфимское театральное училище, после окончания которого была распределена в Вышневолоцкий драматический театр, где и познакомилась с будущим супругом. В 1947 году родители поженились, и с этих пор Марина Алексеевна сопровождала мужа по всем военным гарнизонам. С работой в гарнизонах было не очень хорошо, но мама всегда находила для себя дело. Она вела в школах драмкружки, учила детей читать стихи, танцевать, ставила детские спектакли.

В конце 1954 года семья переехала к новому месту службы Юрия Ивановича, в Большую Ижору Ленинградской области, а через год – новое назначение, на этот раз в Германию, в небольшой городок Пенемюнде на севере страны. Именно здесь создавались и испытывались ракеты «Фау-1» и «Фау-2». Работы над этими ракетами начались еще в начале XX века группой немецких энтузиастов ракетостроения и межпланетных сообщений из Общества космических полетов. Ракеты на твердом топливе использовались в годы Первой мировой войны практически всеми воюющими странами, поэтому при заключении Версальского мирного договора в 1919 году Германии было запрещено разрабатывать

такие ракеты. О ракетах же на жидком топливе в договоре не говорилось, что дало возможность немцам начать разработку жидкостных двигателей для ракет, и уже в 1932 году первая экспериментальная ракета, созданная молодым конструктором Вернером фон Брауном, была успешно испытана. В связи с тем, что нефтепродуктов в Германии постоянно не хватало, в качестве топливной смеси было принято решение использовать этанол, который производился в больших количествах из картофеля и древесины.

Для выполнения работ в Пенемюнде были построены экспериментальный ракетный центр и испытательный полигон. Строительство осуществляли военнопленные, которых после завершения работ расстреливали, чтобы сохранить в тайне место расположения главной ракетной столицы Третьего рейха. Здесь находилась самая большая в Европе аэродинамическая труба, располагался один из крупнейших заводов по производству жидкого кислорода, а также были оборудованы стартовые позиции для пуска ракет. Электроэнергию для центра вырабатывала собственная угольная теплоэлектростанция. Численность персонала центра и полигона в отдельные годы достигала пятнадцати тысяч человек. Трасса, по которой проходил полет ракет при испытании, была оборудована средствами управления и наблюдения, всевозможными бункерами, средствами связи и другими необходимыми устройствами. Во время войны многие объекты центра были разрушены авиаударами союзных войск, а часть –

затоплена самим германским командованием. В солнечную погоду было хорошо видно в затопленных подземных цехах станки, оборудование и даже части каких-то механизмов.

В Пенемюнде Володя пошел в первый класс, но проучился в нем всего лишь один год: отца перевели в город Гарц, располагавшийся в непосредственной близости к немецко-польской границе, на берегу Балтийского моря. В гарнизоне базировался авиационный полк. Аэродром находился совсем рядом с жилым городком, и мальчишки часто наблюдали за полетами «МиГов». Конечно, большинство из них мечтали стать летчиками.



В школе были только начальные классы, старшеклассников возили в школу в польский город Свиноуйсьце. В классах было по 10–12 детей, однако в конце 50-х годов было принято решение передать гарнизон войскам Германской Демократической Республики. Семьи советских военнослужащих разъезжались по другим гарнизонам, опустела и школа. К 60-му году в школе осталось всего семь учеников, в четвертом классе – один Володя Цветков, третьего класса не было, в первом и втором классах училось всего шесть человек. Занятия проходили в одном помещении, и учительница

была одна.

На всю жизнь ребятам запомнился день 12 апреля 1961 года – полет первого человека в космос. Ликование было всеобщим, даже погода, как будто по заказу, выдалась солнечная, безветренная. Занятия в школе отменили, вернее, шли они не по расписанию, разговоры были только о космосе, о советских людях, о советской стране.

Несколько месяцев Володе пришлось учиться в интернате в Польше. Отца отправили в длительную командировку, а мать из-за болезни была вынуждена лечь в больницу в Ленинграде. Интернат располагался на польской территории на побережье Балтийского моря. За территорию интерната ребят не пускали, но разве удержишь юных сорванцов за забором? Во время вылазок нередко случались драки с польскими мальчишками. Но те вступали в драку, только если численный перевес был на их стороне. В других случаях поляки старались действовать исподтишка. Зная, когда в интернате проводятся линейки, польские мальчишки забрасывали советских школьников камнями. Некоторые ребята получали довольно-таки серьезные травмы. После того как одну из школьниц увезли с серьезной травмой в госпиталь, линейки перенесли в закрытое помещение.

Кстати говоря, когда поезда въезжали на территорию Польши, всегда делалось объявление: выключить свет, закрыть и занавесить все окна и к окнам не подходить. По окнам поездов бросали камни, стреляли из оружия.



*На крыльце школы в немецком городе Гарц*

В пятый класс Володя пошел в новую школу в городе Потсдаме, куда был переведен отец. Потсдамская школа была одна из лучших и самых крупных в Группе советских войск в Германии. Прекрасное здание в центре города, великолепный спортивный зал, школьный двор. В школе работали спортивные секции, различные кружки. Из удаленных районов города ребят в школу привозили и увозили на автобусах.

Семья Цветковых жила возле советской военной комен-

датуры на улице Рембрандта, отец проходил службу в отделе внешних сношений Группы советских войск в Германии, или, сокращенно, ГСВГ. Ежедневно от комендатуры отправлялся автобус к школе, а после занятий этот же автобус привозил школьников назад. Расстояние до школы было около трех километров, и ребята, предупредив водителя, часто ходили пешком.

Наибольшее развитие в школе получили баскетбол и фотокружок, куда Володя записался – и не прогадал. Через год он уже входил в баскетбольную сборную школы. Ежегодно в ГСВГ проводились соревнования между школами, и команды поочередно ездили на соревнования в другие города.



*Улица Рембрандта, Потсдам. Слева – жилой дом, где на первом этаже жила семья Цветковых. Справа – отдел внешних сношений Группы советских войск в Германии*

Вместе с командой юный спортсмен побывал практически во всех советских школах Восточной Германии. Нередко устраивались спортивные встречи с немецкими спортсменами. Взаимоотношения с немецкими друзьями были великолепными, спортивные баталии всегда заканчивались дружеским чаепитием, чего нельзя сказать о встречах с польскими ребятами. Там нередко доходило до потасовок.

Фотокружок тоже много давал ребятам, благо в Потсдаме было на что смотреть и что снимать. Часто вместе с руководителем кружка, молодым парнем Юрием, ребята выезжали в соседние населенные пункты, где снимали прекрасные пейзажи, старинные памятники или другие достопримечательности. Особой любовью у юных фотографов пользовались потсдамские парки Сан-Суси и Русский.



### *Советская школа в Потсдаме*

Юрий Иванович часто уезжал в командировки. Зачастую командировки были связаны со стрельбой со стороны Западного Берлина по советским военнослужащим. Если командировки были непродолжительными и по территории ГДР, отец брал с собой и Володю. Берлин, Дрезден, Карл-Маркс-Штадт, Лейпциг и другие немецкие города производили огромное впечатление на юношу. Чистота, порядок, радушное отношение жителей были хорошим воспитательным фактором. Особенно запомнился Восточный Берлин: зоопарк, Трептов-парк, знаменитая Берлинская стена, разделившая город на две части. Вдоль стены стояли плакаты

с предупреждающими надписями: «Не подходить! Стреляют!» Если отцу удавалось пройтись с сыном по улицам Берлина, он рассказывал, где и когда стреляли с западной стороны по нашим военнослужащим.

Сейчас западные информаторы всю трубят о том, что стрельба велась со стороны Восточного Берлина, что не соответствует действительности. В то время Запад организовывал множество провокаций против Советского Союза и Германской Демократической Республики.

В 60-е годы британцы и американцы в обстановке строжайшей секретности прорыли тоннель в 454 метра под Восточным Берлином. Операция британской разведывательной службы МИ-6 и американского ЦРУ по созданию этого тоннеля продлилась целый год и обошлась в 51 миллион долларов в пересчете на нынешние деньги. Тоннель проходил вблизи от проложенных советскими властями линий связи и должен был служить для перехвата переговоров спецслужб СССР и Восточной Германии.

Позже отец рассказывал, что ожидаемых результатов прослушивание разговоров западным спецслужбам не принесло, так как советский агент, служивший в английской разведке, Джордж Блейк заблаговременно проинформировал командование Советской армии. Все это подтвердилось в вышедшей в 1999 году книге «Поле битвы – Берлин», написанной бывшим директором ЦРУ в Берлине Дэвидом Мерфи и генерал-лейтенантом КГБ Сергеем Кондрашовым, которые

рассказали о подготовке и организации «неожиданного» обнаружения туннеля.

Прекраснейшим городом оказался Дрезден. Разрушенный в конце Великой Отечественной войны английской авиацией город быстро восстановили, и горожане очень гордились Дрезденской галереей, в которой хранятся знаменитая «Сикстинская Мадонна» Рафаэля, «Автопортрет с Саскией» Рембрандта, работы Рубенса, Веласкеса, Тициана, Дюрера и других известных мастеров. Интересна судьба всех этих шедевров. В мае 1945 года они были взяты в качестве трофеев Красной армией в осуществление компенсаторной реституции (то есть в качестве возмещения за культурные ценности, уничтоженные или разграбленные на советской территории фашистскими оккупантами).



Bundesarchiv, Bild 183-37095-0003  
Foto: Junge, Peter Heinz | 24. April 1956

По законам и обычаям войны эти вещи могли остаться в собственности победителя, что подтверждается многими примерами. Более двухсот лет греки не могут добиться от Великобритании возврата в афинский Акрополь статуи и фриз работы древних мастеров Античности, вывезенных в Англию лордом Томасом Элгином в начале XIX века. Позже коллекция была выкуплена у лорда Британским музеем, где она и находится до настоящего времени.

Огромное количество египетских сокровищ было вывезено Наполеоном в 1798–1801 годах во Францию и до сих пор не возвращено законному владельцу. Аналогичная судьба постигла и знаменитый Пергамский алтарь, или алтарь Зевса, построенный на территории Турции, в городе Пергам, в первой половине II века до н. э. в честь победы над галатами (галлами). Немцы вывезли алтарь в Германию якобы для реставрации. Восстановленный Пергамский алтарь был выставлен в Пергамском музее Берлина, построенном специально для этой цели.

После победы в Великой Отечественной войне алтарь, как и дрезденские шедевры, был вывезен в Советский Союз. Однако в середине шестидесятых годов ценности были возвращены в Германскую Демократическую Республику.



Недалеко от Дрездена, высоко в горах на левом берегу Эльбы был построен старинный замок Кёнигштайн. Замок располагается на вершине громадной скалы, чем-то напоминающей большой стол общей площадью 9,5 гектара. Для снабжения жителей крепости водой в 1619 году был вырыт колодец глубиной 152,5 метра. Перед входом стоял огромный ключ от замка. В давние времена грозную крепость посещали французский император Наполеон, русский царь Пётр I и другие важные персоны.

В период гитлеровского правления несокрушимый бастион стал одной из многочисленных в стране правительственных тюрем – местом заточения известных общественных деятелей. Ключ от знаменитого замка до сих пор хранится перед входом.

Летняя практика школьников проходила на немецких полях, где ребята окучивали картошку, пропалывали грядки – в общем, занимались сельскохозяйственными работами. На практику ходили с большим удовольствием. После копания в земле с огромным удовольствием шли в Русский парк на озеро Юнгфернзее купаться.

Неподалеку от комендатуры находилась радиостанция ГСВГ «Волга». Здесь жил один из приятелей Цветкова, Сергей. Если Владимира в большей степени привлекали гуманитарные вопросы, то Сергей был ярким приверженцем техники. Журнал «Юный техник» был его любимым изданием

и руководством к изготовлению различных поделок. Вычитав в журнале информацию о том, как сделать телескоп, приятели разобрали кучу полезных вещей, чтобы добыть нужные зеркала, увеличительные стекла и другие необходимые для изготовления телескопа части. Телескоп был сделан, и теперь вечера были заняты наблюдением за звездами.



*Озеро Юнгфернзее в Русском парке Потсдама. Слева – музей, вдали – дворец Цецилиенхоф, где проходила Потсдамская конференция в 1945 году*

В одном из номеров «Юного техника» был опубликован материал о том, как сделать лодку. Вновь был запущен меха-

низм добычи материала – досок, гвоздей, смолы. И вот уже «Медуза» – так была названа лодка – начала бороздить озеро в Русском парке. Вначале нос у лодки был плоским, но это делало «Медузу» не совсем привлекательной, поэтому, достав материал, друзья нарастили лодке нос, и она стала похожей на настоящую шикарную ладью. Озеро было небольшим, но очень рыбным, поэтому лодка использовалась в основном для рыбной ловли, а иногда как прогулочное плавсредство.

Вода в озере была на удивление очень чистой, поэтому друзья часто занимались подводным плаванием. В одно из погружений ребята на дне обнаружили затопленный мотоцикл с коляской. На этот раз потребовались чертежные принадлежности, рулетка и ватман. Произведя замеры от затопленного мотоцикла до ближайших деревьев, расчертив на ватмане схему подъема мотоцикла, мальчишки занялись поиском необходимых приспособлений для осуществления подъемной операции. Самым трудным оказалось добыть веревку требуемой длины и прочности. В магазинах продавались только бельевые шнуры, которые, конечно, для серьезного дела не годились. На выручку пришли друзья из гаража, солдаты не только подобрали трос, но и помогли добыть несколько блоков. С помощью этих приспособлений и, безусловно, солдат местной воинской части мотоцикл был вытаскен из воды.



*Дворец Цецилиенхоф в Русском парке, где с 17 июля по 2 августа 1945 года проходила Потсдамская конференция*

К сожалению, дальнейшая судьба «подводного трофея» Владимиру неизвестна, так как Юрий Иванович был назначен в штаб Ленинградского военного округа и через месяц семья покинула гостеприимную немецкую землю. Жалко было расставаться с друзьями, школой, спортивной командой, ребятами из фотокружка.

Ленинград встретил семью Цветковых новыми политическими потрясениями: был снят с должности первого секретаря ЦК КПСС Н. С. Хрущёв. По городу бродили стихи, посвященные этому событию:

В СССР Никита жил, часто речи говорил  
И все ездил за границу продавать свою пшеницу.

В Африке его любили, он дарил автомобили.  
Помогал работе сей зять Никиты – Аджубей,  
Что на дочке был женат и тому был очень рад.  
Так мы жили и тужили. Белый хлеб совсем забыли,  
Мяса вовсе не едали, планы все же выполняли.  
Наконец сказал народ: дело дальше не пойдет!  
Так сдавай, Никита, дело, поведем его умело.  
И оценит нас народ эдак лет через пятьсот.

Владимир пошел в восьмой класс 369-й восьмилетней школы. Школа находилась на Воронежской улице, у Новокаменного моста через Обводной канал. Здесь юношу приняли в члены Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи. Гордости не было предела, ведь одним из любимых его героев был Павка Корчагин из книги Николая Островского «Как закалялась сталь». Комсомол учил только хорошему, объединял молодежь, и непонятно, зачем нужно было его уничтожать в 90 е годы.

Для жилья семья снимала комнату в полуподвальном помещении на Синопской набережной. Конечно, после пятикомнатной квартиры в Потсдаме условия были, мягко говоря, стесненными, но Цветковы не роптали, понимая, что квартиру в скором времени получат. Кстати, ни с какими трудностями с продовольственным обеспечением в Ленинграде семья не столкнулась. Как-то к родителям пришли гости, мать послала сына купить полкило колбасы для салата. Отстояв небольшую очередь в магазине, Володя попросил

продавщицу взвесить полкило колбасы. Продавщица поинтересовалась: «Какой?» – чем поставила юношу в недоумение.

– А какая есть? – нашелся парень.

Девушка показала на витрину и назвала несколько видов колбасы. Выбрать, какую купить, было весьма сложно, но не бежать же домой. Однако и тут выход нашелся:

– Давайте по сто граммов каждой.

Дома, конечно, мать ахнула и всплеснула руками, но отец вступился:

– Марина, не ругайся. Ничего страшного, поедем колбасное ассорти в салате. Хуже было бы, если бы не было колбасы.

Через год семья получила новую квартиру на бульваре Новаторов. Володя перешел в девятый класс 494-й средней школы, которая располагалась на Трамвайном проспекте. Здание было новое, построенное специально для школы. Перед школой был прекрасный стадион. Учителя делали все, чтобы дети получали хорошие знания. Среди учителей особым авторитетом пользовались: заслуженный учитель РСФСР, преподаватель химии Павел Васильевич Лебедев, учительница истории, мастер спорта по художественной гимнастике Людмила Сергеевна Перегудова, учительница русского языка и литературы Тамара Петровна Ретц, учительница физики Марья Васильевна Суворова, завуч школы Татьяна Владимировна и другие.

На первом комсомольском собрании одноклассники выбрали Владимира секретарем комсомольской организации класса. В течение двух лет он возглавлял комсомольскую организацию девятого, а затем и десятого класса. Комсомольская жизнь школы проходила активно и интересно: участие в городских и районных конференциях, собрания, политинформации, персональные дела нерадивых учеников, сбор вторсырья, выпуск стенгазет и многое другое. Совместными усилиями в школе был создан оркестр, в который входили Владимир Кулаков, Борис Осеннов, Борис Капранов и Владимир Цветков. Теперь вечера в школе проходили под живую музыку. По инициативе комсомольцев и их руками была восстановлена школьная радиотрансляция, еженедельно стала выпускаться радиогазета.



*Школьный ансамбль (В. Кулаков, В. Цветков, Б. Осеннов, Б. Капранов)*



*Друзья из 494-й школы. С гитарой – Володя Кулаков, рядом – Володя Цветков, Наташа Яковлева, Саша Цывлин*

В это же время юноша увлекся морем. Перечитав массу морских книг, он твердо решил стать моряком. К сожалению, в 90 е годы школу передали налоговой инспекции и налоговой полиции Кировского района, видимо, реформаторы решили, что это важнее, чем учить детей.

В школе Володя познакомился со своей будущей женой – Наташей Яковлевой. Наташа тоже была комсоргом в соседнем классе.

# Курсантские годы

В десятом классе перед выпускниками школы стоял главный вопрос: куда пойти учиться? Кто-то из ребят мечтал стать строителем, архитектором, педагогом, летчиком. Все дороги перед выпускниками были открыты, нужно было лишь выбрать правильный путь и сдать экзамены. Любое образование было бесплатным и гарантированным. Перед Владимиром этот вопрос не стоял, еще в середине учебного года он подал документы в военкомат для поступления в Военно-морское училище подводного плавания имени Ленинского комсомола. По сравнению с училищем имени М. В. Фрунзе, Ленком был молодым учебным заведением. Датой его рождения считается 8 апреля 1948 года, когда приказом министра вооруженных сил СССР было образовано Первое Балтийское военно-морское училище с четырехлетним сроком обучения. Училище создавалось на базе Ленинградского военно-морского подготовительного училища, созданного в марте 1944 года с целью повышения качества подготовки поступающих в высшие военно-морские училища. Располагалось училище рядом с Балтийским вокзалом, в Морском переулке, ранее называвшемся Приютским, в старинном здании пансионата, построенном в 1886 году. В 1952 году училище перешло на подготовку офицеров-подводников по штурманской и минно-торпедной специальностям, а

через два года училище было переименовано в Высшее военно-морское училище подводного плавания. В 1958 году в честь 40 летнего юбилея Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи училищу было присвоено имя Ленинского комсомола. С тех пор оно стало называться Высшим военно-морским училищем подводного плавания имени Ленинского комсомола.

В разные годы училищем командовали опытные офицеры, участники Первой мировой и Великой Отечественной войн: капитан 1-го ранга Николай Юрьевич Авраамов (1944–1946), контр-адмиралы Борис Викторович Никитин (1948–1953), Константин Матвеевич Кузнецов (1953–1955), Герой Советского Союза вице-адмирал Николай Павлович Египко (1955–1966), вице-адмирал Павел Иванович Парамошкин (1966–1973). Все начальники училища были опытными моряками, участниками войн и обладали удивительными биографиями.

# Капитан 1-го ранга Николай Юрьевич Авраамов

Капитан 1-го ранга Николай Юрьевич Авраамов после окончания Морского корпуса проходил практику на военных кораблях британского флота. Английская морская школа считалась тогда лучшей в мире, и хорошо учившегося гардемарина направили набираться опыта в Англию. После возвращения он был назначен вахтенным начальником, младшим артиллеристом на броненосный крейсер «Громобой» Балтийского императорского флота. Крейсер – гордость российского флота – принимал участие в Русско-японской и Первой мировой войнах. Авраамов (еще в чине мичмана) участвовал в Цусимском сражении и тогда же получил золотое оружие «за храбрость».



В 1915 году, после окончания Артиллерийского офицерского класса в Гельсингфорсе, Николай Юрьевич вернулся на крейсер и был назначен командиром роты отдельного батальона «охотников». Батальон, сформированный из матросов-штрафников, направлялся всегда на самые сложные участки фронта. В это время Авраамов познакомился со служившим в роте матросом-электриком Павлом Дыбенко, ставшим впоследствии народным комиссаром по морским делам молодой Российской Республики. Во время одной из разведывательных вылазок Николай Юрьевич был ранен и почти год находился на излечении в госпитале. Вылечившись, офицер мог бы попроситься на береговую должность, но он добился возвращения на свой корабль. В августе 1916 года Николай Юрьевич был назначен артиллерийским офицером, старшим помощником командира эскадренного миноносца «Лейтенант Ильин».

Эсминец относился к новому поколению кораблей типа «Новик». В отличие от своих предшественников, «Ильин» являлся поистине многоцелевым кораблем. Большая автономность, прекрасные мореходные качества, грозное артиллерийское вооружение и возможность минных постановок позволяли ему решать многие боевые задачи. «Лейтенант Ильин» вел разведку, нарушал коммуникации противника, наносил удары по береговым объектам, осуществлял оборону своих кораблей и гражданских судов.

Великую Октябрьскую социалистическую революцию

старший помощник командира встретил с воодушевлением и сразу перешел на сторону большевиков. Экипаж эсминца выбрал его командиром и председателем судового комитета, а в скором времени офицер стал командиром дивизиона эсминцев.

В феврале 1918 года германские войска, нарушив перемирие, начали наступление на Ревель (Таллин), где находились корабли Балтийского флота. По условиям Брестского мирного договора, подписанного 3 марта 1918 года, Советская Россия должна была перебазировать из Эстонии и Финляндии военные корабли в свои порты или же их немедленно разоружить. Советское командование приняло решение перевести корабли вначале в Гельсингфорс, а затем в Кронштадт. Эсминцы шли под командованием Авраамова. В сложнейших условиях под проводкой ледоколов отряд прошел через ледяные преграды в Финский залив. За время похода не был потерян ни один корабль.



*Ледовый поход кораблей Балтийского флота. Февраль-март 1918 года*

В 20-м году по приказу командующего морскими силами республики будущий начальник подплава участвует в освобождении Очакова и Новороссийска, затем осуществляет создание Азовской флотилии, организует береговую оборону на Северном Кавказе. Новое ранение на три года выбивает Николая Юрьевича из строя. «Инвалид гражданской войны» – ставит окончательный диагноз медицинская комиссия госпиталя, но морской офицер штурмует Наркомат по военным и морским делам с требованием вернуть его на флот. И просьба Авраамова удовлетворяется: его назначают коман-

диром учебного отряда Черноморского флота.

В конце 1930 года Николай Юрьевич был репрессирован как бывший офицер Императорского флота России и демобилизован со службы. Суд приговорил Аврамова «за участие в контрреволюционной организации морских сил Черноморского флота» к расстрелу, однако это решение было заменено десятью годами тюремного заключения. Около двух лет офицер находился в тюрьмах Севастополя и Симферополя, после чего был освобожден и полностью восстановлен на службе, но понижен в звании до капитана 2-го ранга.

До Великой Отечественной войны Аврамов занимается преподавательской работой в Военно-морском училище имени М. В. Фрунзе и Высшем военно-морском инженерном училище имени Ф. Э. Дзержинского, служит инспектором управления морской подготовки Управления военно-морскими учебными заведениями страны.

Начало Великой Отечественной войны Н. Ю. Аврамов встретил на Чудском озере на базе дивизиона учебных кораблей, где он руководил практикой курсантов училища имени Ф. Э. Дзержинского. Из учебных кораблей была срочно сформирована Чудская военная флотилия, командиром которой и был назначен руководитель практики. Во флотилию вошли бывшие учебные корабли «Нарова», «Эмба», «Тарту» и «Исса», а также небольшие пароходы, буксиры и другие суда, находящиеся на озере. Корабли содействовали сухопутным войскам, вели разведку, эвакуировали раненых,

наносили удары по береговым объектам противника. Однако после занятия противником всего побережья Чудского озера корабли флотилии были затоплены, а сама флотилия приказом командующего Морской обороной Ленинграда и Озёрного района была расформирована. Моряки продолжали сражаться в составе сухопутных войск и партизанских отрядов.

Капитан 1-го ранга Авраамов с группой курсантов пробился в Ленинград и сразу приступил к исполнению обязанностей уполномоченного по выполнению операций по снабжению водным путем города и войск Ленинградского фронта вооружением и продовольствием. Затем Николай Юрьевич назначается командиром Осиновецкой военно-морской базы. Основной задачей базы было углубление бухт и гаваней, создание новых причалов, пристаней, волноломов для обеспечения оперативных перевозок водным путем войск на глубокосидящих кораблях.

# Красный флот

ГАЗЕТА КОМИССАРИАТА ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СССР

№ 56/кв

26 мая 1942 г., Вторник

Год издания XXII

## В Народном Комиссариате Военно-Морского Флота

### Приказ

народного комиссара Военно-Морского флота Союза СССР  
по управлению подготовкой и комплектованию ВМФ.

25 мая 1942 года № 108 г. Москва

Содержание: О создании школы Инг ВМФ.

В целях создания кадров будущих специалистов флота высокой квалификации, требующих длительного обучения и практического плавания на кораблях ВМФ.

### П Р И К А З Н А В А:

1. К 1 августа 1942 г. сформировать при Учебном отряде СФ школу Инг ВМФ со штатной численностью переменного состава 1500 человек, с дислокацией на Соловецкие острова.

Плановые занятия начать с 1 сентября 1942 г. Переменный состав школы содержать за счет некомплекта переменного состава Учебных отрядов.

2. Школу Инг ВМФ подчинить командиру Учебного отряда Северного флота.

3. Школу укомплектовать юношами комсомольцами и некомсомольцами в возрасте 15-16 лет, имеющими образование в объеме 8-7 классов, исключительно добровольцами через комсомольские организации в районах по согласованию с ЦК ВЛКСМ.

4. Из принимаемого контингента готовить следующих специалистов:

- а/ бойцов флота
- б/ рулевых
- в/ радистов
- г/ артиллерийских электриков
- д/ торпедных электриков
- е/ мотористов
- ж/ электриков

5. Начальнику Управления Подготовки и Комплектования ВМФ к 15 мая с.г. дать командиру Учебного отряда СФ расчет и программу для подготовки Инг по специальности.

6. Начальнику Главного Управления Портов ВМФ обеспечить изготовление и подачу комплектов оборудования для Инг к началу приема их в школу.

7. Начальнику Организационно-Строевого управления ВМФ оформить школу Инг в штатном порядке к 15 мая 1942 г.

п/и Адмирал Кузнецов

25 мая 1942 года адмирал Николай Герасимович Кузнецов, народный комиссар Военно-морского флота, издал приказ № 108 «О создании школы юнг ВМФ». Начальником школы был назначен Н. Ю. Авраамов. В числе юнг были писатель-маринист Валентин Пикуль, оперный певец Борис Штоколов, знаменитый подводник, Герой Советского Союза адмирал Вадим Коробов и другие. Учеба в школе юнг продолжалась один год, помимо сугубо флотских предметов и обучения по специальности, а также общевоинских дисциплин мальчишки изучали и общеобразовательные: русский язык, математику, физику, географию, черчение и другие предметы. Более четырех тысяч выпускников школы участвовали в боевых действиях, из них тысяча погибли. Семеро выпускников стали Героями Советского Союза.

В апреле 1944 года Авраамов получает назначение на должность начальника Ленинградского военно-морского подготовительного училища и до сентября 1946 находится на этой должности.

# **Контр-адмирал Борис Викторович Никитин**

В 1948 году начальником училища был назначен контр-адмирал Борис Викторович Никитин. На флот Борис Викторович пришел по комсомольскому набору в 1922 году. После окончания Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе был назначен командиром торпедного катера Ш-4. Водоизмещение катера было всего 10 тонн, зато скорость уже достигала 47 узлов, а на вооружении находилось две торпеды калибром 450 миллиметров.

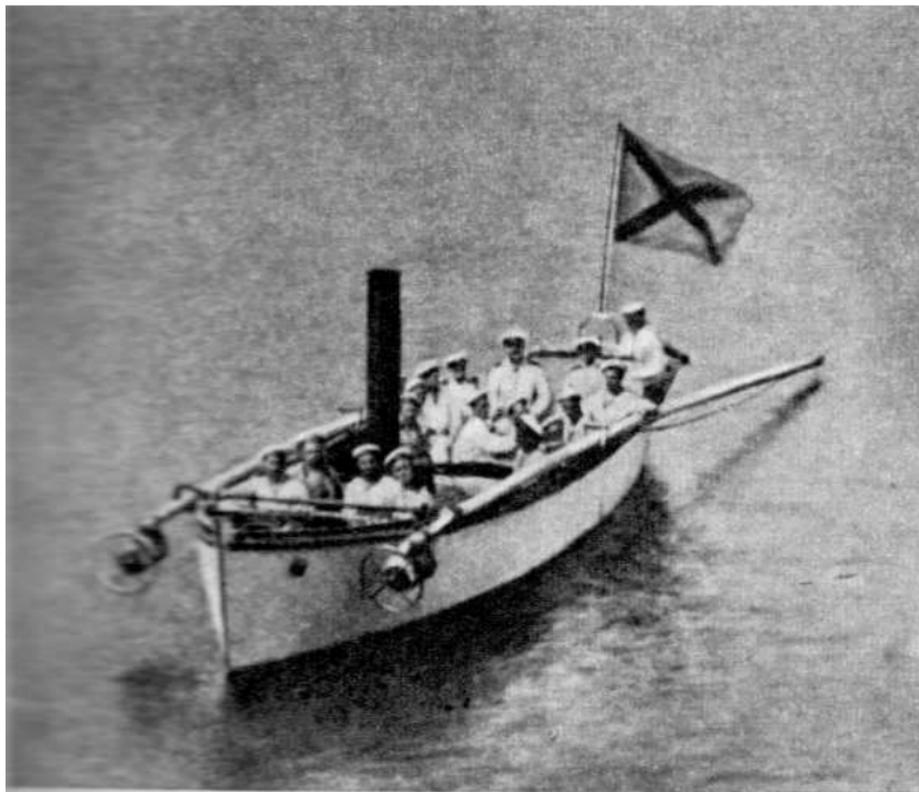


Торпедные катера относятся к классу быстроходных боевых кораблей. Первые сведения о малых кораблях относятся к войне за независимость американского народа 1776–1783 годов. В 1776 году небольшие гребные суда, вооруженные минами, атаковали британский линейный корабль «Игл». Мина конструкции американского изобретателя Бушнелла буксировалась и вручную крепилась к кораблю-цели. В 1803 году такие корабли активно применялись в ходе наполеоновских войн англичанами.

Во второй половине XIX века класс этих боевых кораблей, основным оружием которых были буксируемые, шестовые, метательные или дрейфующие мины, продолжал развиваться. Родоначальником торпедных катеров как класса боевых кораблей является С. О. Макаров. По его инициативе были построены минные катера «Чесма» и «Синоп». Будучи лейтенантом флота российского, лейтенант Макаров, командуя этими катерами, удачно применил самодвижущую мину Уайтхеда 14 января 1878 года в ходе Русско-турецкой войны против турецкого парохода «Интибах».

Довольно эффективно действовали минные катера и в Русско-японскую войну, уничтожая миноносцы японцев, пытавшихся прорваться в гавани Порт-Артура.

Катера того времени имели водоизмещение 5–16 тонн, скорость хода 12–18 узлов. На вооружении катера были 1–2 торпеды калибра 7 дюймов (180 миллиметров) и артиллерийская установка 0,5–1,1 дюйма (12,7–27,5 миллиметра).



Опыт боевого применения торпедных катеров показал, что эти небольшие кораблики вполне способны противостоять даже численно превосходящему и мощному противнику.

К недостаткам катеров можно было отнести высокую уязвимость, малый запас торпед, малые дальность плавания и скорость хода. Но, несмотря на недостатки, программа судостроения, принятая Советом труда и обороны Советской

России на 1926–1932 годы, предусматривала строительство наряду с крупными современными боевыми кораблями торпедных катеров.

Боевого опыта применения торпедных катеров в советском флоте не было, поэтому молодому командиру Никитину пришлось много сил и времени отдавать освоению этого нового вида кораблей. Наряду с усовершенствованием двигателей, оружия, обводов корпуса катерники стремились увеличить его тактические свойства путем разработки новых тактических приемов использования торпедного оружия, увеличения дальности плавания и скрытности.

Едва освоив торпедный катер, Никитин неожиданно получает назначение в Научно-технический комитет Морских сил РККА, находящийся в Ленинграде. В комитете готовились к испытаниям катеров, управляемых по радио, и уже опытный катерник Борис Викторович должен был обеспечить эти испытания.

Идея управления боевыми кораблями дистанционно была выдвинута еще в конце XIX века. Вначале предпринимались попытки передачи команд на управляемые объекты с берегового поста, корабля или самолета по кабелю. Но кабели часто обрывались, поэтому начались работы по созданию системы управления объектами по радио. Кстати, автор этой книги, будучи командиром подводной лодки, чуть не пострадал из-за ненадежности кабеля телеуправляемой торпеды.

Первыми разработчиками отечественных систем радио-

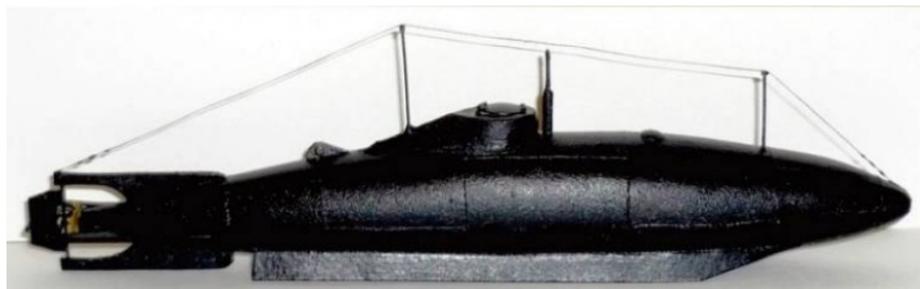
управления для флота были российский, а затем и советский инженер-изобретатель, руководитель Особого технического бюро по военным изобретениям специального назначения («Остехбюро») Владимир Иванович Бекаури и директор Центральной лаборатории проводной связи Александр Фёдорович Шорин.

В 1927 году в Гребном порту в Ленинграде председателю ВСНХ Валериану Владимировичу Куйбышеву продемонстрировали управление по радио при помощи системы А. Ф. Шорина небольшим катером «Оса». В последующие годы Куйбышев неоднократно посещал лабораторию, интересовался результатами деятельности ее коллектива. Испытания проводились по программе, разработанной Борисом Викторовичем Никитиным, в Финском заливе и на Чёрном море. Катера с аппаратурой А. Ф. Шорина управлялись с самолета, а с аппаратурой В. И. Бекаури – с корабля. По радиокомандам катера отходили от причалов, следовали в море, маневрировали, выходили в атаку и выпускали практические торпеды. Для того чтобы обстановку учений приблизить к боевой, ставились дымовые завесы и создавались радиопомехи. Система Шорина работала безупречно. По результатам испытаний было принято решение принять на вооружение комплекс А. Ф. Шорина. Вскоре началось серийное строительство радиоуправляемых катеров, а также формирование отрядов катеров волнового управления, как их стали называть. К отрядам придавались самолеты МБР-2, на которых

размещалась аппаратура управления.

Однако применение радиоуправляемых катеров во время боевых действий в 1939–1941 годах показало их крайне малую эффективность. Поэтому в Отечественной войне радиоуправляемые катера не участвовали.

Б. В. Никитина назначили начальником службы торпедных катеров Морских сил РККА. Под его руководством разрабатывались наставления, инструкции по боевому применению торпедных катеров, методики и курсовые задачи для обучения экипажей. В это же время Борису Викторовичу Никитину пришлось организовывать испытания и прием на вооружение торпедных катеров типа Г-5 и новейших, типа «Комсомолец», корпуса которых изготавливались из стали СМ-3 и СМ-4. В первые годы войны было принято решение установить на бронекатерах установки реактивных снарядов – флотских «Катюш», – и вновь эту работу поручают Никитину.



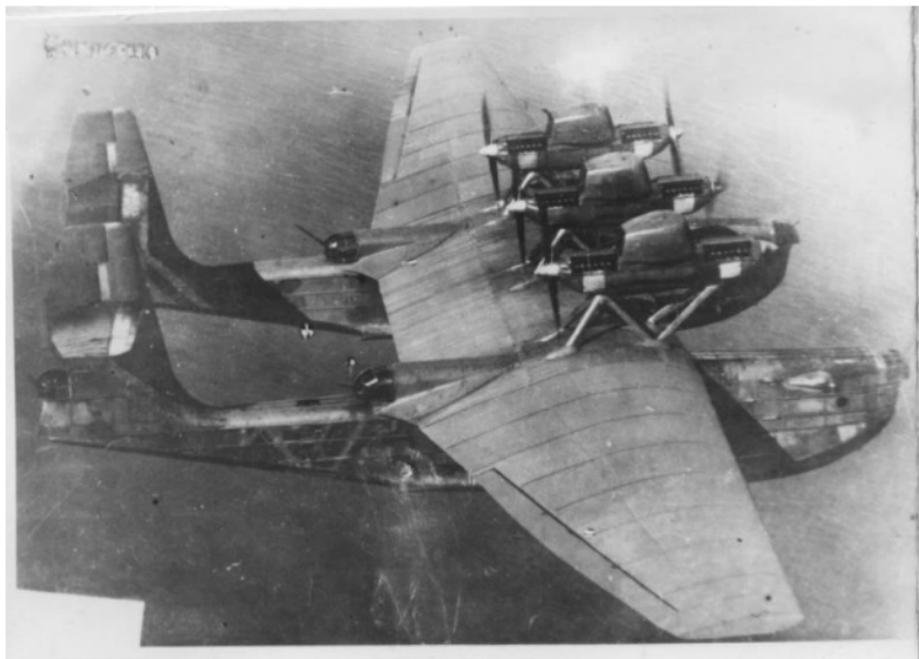
*Модель подводного снаряда АПСС*

Кроме торпедных катеров в «Остехбюро» разрабатывались радиоуправляемые танки, бронепоезда, доты, торпеды, новые образцы радиостанций, металлоискатели. Предпринимались даже попытки создания радиоуправляемого самолета, который мог бы лететь по сигналам радиомаяков и доставить бомбовый груз в любую точку Северного полушария.

Неплохо зарекомендовали себя радиоуправляемые торпеды «Акула-1» и «Акула-2», которые разрабатывались одновременно со сверхмалыми подводными лодками, получившими наименование «аэро-подводный самодвижущийся снаряд» (АПСС) и «аэро-подводная лодка (АПЛ) “Пигмей”».

АПСС представлял собой однокорпусную сверхмалую ПЛ водоизмещением 7,2–8,5 тонны, длиной 10 метров, шириной 1,25 метра. Глубина погружения снаряда составляла 10 метров при скорости хода под водой до 4,5 узла. На вооружении находилась одна торпеда калибра 457 мм, расположенная под корпусом в открытом аппарате, либо заряд взрывчатого вещества внутри подводной лодки. Управление АПСС при нахождении в надводном положении осуществлялось по радио с самолета или надводного корабля в УКВ-диапазоне. При погружении снаряда на глубину 3 метра он управлялся в длинноволновом диапазоне. На глубине 10 метров управление снарядом велось с помощью курсо-прокладчика.

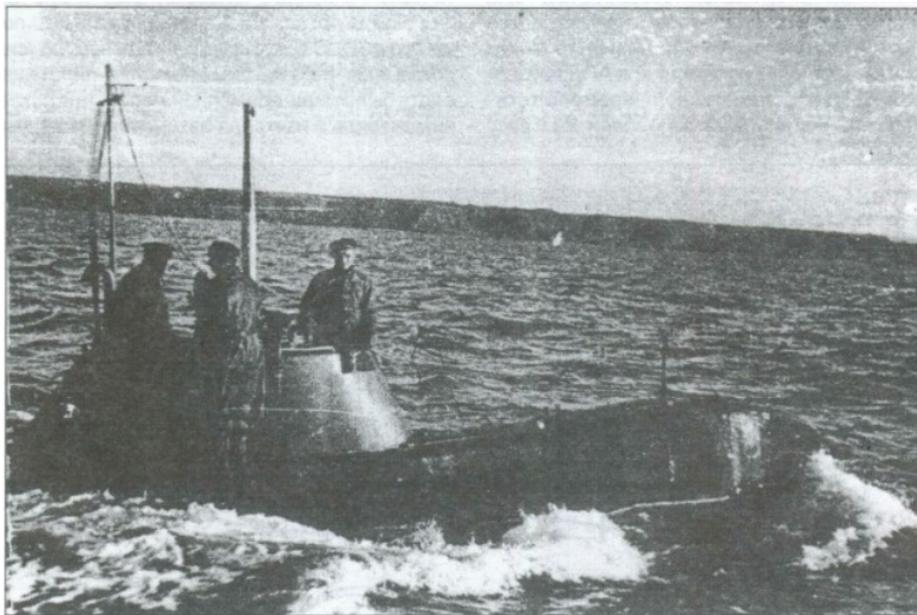
В качестве носителя и пункта воздушного управления АПСС использовался гидросамолет АНТ-22, созданный бюро А. Н. Туполева. Он мог транспортировать один АПСС на внешней подвеске, а в переоборудованных поплавках – даже два. Дальность полета позволяла доставлять снаряды на удаление от базы на 500–600 км.



*Гидросамолет АНТ-22 с закрепленными на фюзеляже аэро-подводными самодвижущимися снарядами (АПСС)*

Еще одним перспективным направлением подводного кораблестроения была разработка управляемой экипажем

сверхмалой подводной лодки «Пигмей». Аэро-подводная лодка «Пигмей» изначально проектировалась тоже как снаряд, управляемый по радио с самолета. Однако в дальнейшем проект был перепрофилирован в сверхмалую подводную лодку с экипажем.



Аэроподводная лодка (АПЛ) в испытательном походе

*Подводная лодка «Пигмей» во время ходовых испытаний*

Лодка имела водоизмещение 18 тонн, два бортовых 457-миллиметровых торпедных аппарата и экипаж из четырех человек. К концу 1936 года «Пигмей» под шифром «подводная лодка “Остехбюро”» прошел весь комплекс испытаний и

был принят комиссией. Планировалось построить для ВМС РККА десять лодок этого типа.

С началом Великой Отечественной войны торпедные катера сразу зарекомендовали себя как эффективный класс кораблей. Уже на пятый день войны им пришлось отразить атаку немецких торпедных катеров на военно-морскую базу «Либава». Основным назначением торпедных катеров, в соответствии с «Наставлением по боевой деятельности», было нанесение торпедных ударов по боевым кораблям и транспортам противника, поддержка дозоров, постановка дымовых завес, доставка диверсионных групп в тыл противника. Но катеров катастрофически не хватало, так как отечественные мотостроительные заводы полностью переключились на выпуск двигателей для авиации. Поставка моторов для торпедных катеров практически не осуществлялась. Руководству страны удалось договориться с личным представителем президента США Гарри Гопкинсом в его приезд в СССР о поставке моторов фирмы «Паккард» мощностью 1150 лошадиных сил для торпедных катеров.

Однако этого было мало, поэтому Советский Союз в ноябре 1941 года присоединился к программе ленд-лиза, согласно которой президент США имел полномочия помогать любой стране, чья оборона признавалась жизненно важной для его страны. Основные положения программы были сформулированы в принятом Конгрессом США 11 марта 1941 года законе о ленд-лизе, полное название которого – «За-

кон по обеспечению защиты Соединенных Штатов». В соответствии с этим законом поставленные материалы (машины, военная техника, оружие, сырье, другие предметы), уничтоженные, утраченные и использованные во время войны, оплате не подлежат, имущество, оставшееся после окончания войны и пригодное для гражданских целей, должно быть полностью или частично оплачено или возвращено в США.

Для организации и контроля поставок всех материалов из США в СССР по ленд-лизу была создана правительственная закупочная комиссия, которой было поручено «производить в Соединенных Штатах закупки, заказы и другие операции коммерческого, финансового и транспортного характера как с правительственными органами, так и с частными фирмами и лицами». Борис Викторович Никитин командирован в состав комиссии и до конца войны занимается поставками морского вооружения. За годы войны СССР по ленд-лизу получил 585 кораблей и судов, в том числе: 202 торпедных катера, 28 сторожевых кораблей, 55 тральщиков, 138 охотников за подводными лодками, 49 десантных кораблей, 3 ледокола, около 80 транспортных судов, 30 буксиров. Всего советский флот за войну получил 2588 кораблей и судов, то есть доля ленд-лизовской техники составляет 22,4 процента.

После возвращения из Соединенных Штатов Б. В. Никитин возглавил Черноморское военно-морское училище, а затем Первое Балтийское высшее военно-морское училище в Ленинграде.

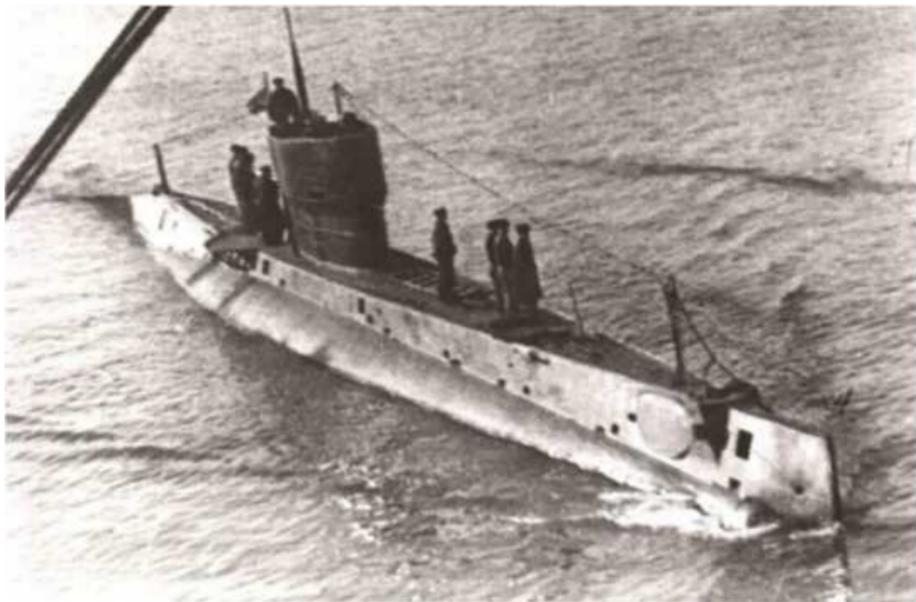
# **Контр-адмирал Константин Матвеевич Кузнецов**

В 1953 году училище впервые возглавил подводник – контр-адмирал Константин Матвеевич Кузнецов. С девятнадцатилетнего возраста Константин Матвеевич принимал участие в Гражданской войне в составе частей особого назначения (ЧОН). Через год, с марта 1922 года, Кузнецов становится краснофлотцем Архангельского флотского полуживотного Северного флота. После окончания Первой объединенной школы в городе Севастополе проходит службу минером на минном заградителе «1 Мая».



В 1927 году, после окончания Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе, Константин Матвеевич назначается штурманом на подводную лодку «Марксист». Лодка была построена в 1916 году на судостроительном заводе в канадском городе Ванкувере. Подводное водоизмещение лодки составляло 467 тонн, глубина погружения – 50 метров. Вооружение лодки составляли четыре носовых 457-миллиметровых торпедных аппарата и восемь торпед.

Подводная лодка активно занималась боевой подготовкой, участвовала в маневрах, выполняла практические торпедные стрельбы. В 1929 году подводные лодки «Марксист» и «Политработник» совершили деловой визит в Стамбул, после чего штурман К. М. Кузнецов был направлен на учебу на специальные курсы командного состава. Закончив обучение, Кузнецов продолжил службу на подводной лодке «Шахтёр» помощником командира, а затем командиром. Под командованием Константина Матвеевича лодка выполнила несколько длительных походов по Чёрному морю, отработала артиллерийские и торпедные стрельбы с оценками «отлично». В дальнейшем служба будущего начальника училища проходила на Дальнем Востоке, вначале в должности командира подлодки Щ-105, а затем – командира бригады подводных лодок Тихоокеанского флота. В 1939 году капитан 2-го ранга Кузнецов по ложному доносу был арестован, но буквально через несколько месяцев освобожден и восстановлен в должности.



*Подводная лодка «Марксист» на маневрах морских сил Чёрного моря*

Великую Отечественную войну Константин Матвеевич встретил в должности заместителя начальника Управления боевой подготовки Военно-морского флота, а в 1943 году был назначен заместителем начальника Управления подводного плавания ВМФ. Управление состояло из трех отделов: организационного, отдела подготовки и инспектирования соединений подводных лодок и отдела подготовки и инспектирования соединений ПЛЮ. Деятельность управления была направлена на повышение эффективности подводных

лодок, разработку новых тактических приемов, организацию взаимодействия соединений подводников с другими силами ВМФ. Здесь весьма пригодились опыт подводника, организаторский талант и творческий потенциал К. М. Кузнецова. В 1953 году Константин Матвеевич был назначен начальником Первого Балтийского военно-морского училища в Ленинграде.

# **Герой Советского Союза вице-адмирал Николай Павлович Египко**

Легендой советского военно-морского флота называют моряка-подводника, Героя Советского Союза Николая Павловича Египко. Начав службу красноармейцем-телефонистом в 1-м Николаевском артиллерийском дивизионе 14-й армии на Юго-Западном фронте, Николай Павлович участвовал в войне с Польшей, по ранению попал в госпиталь, где был захвачен в плен белогвардейцами, но смог бежать.



Вернувшись в родной Николаев, Египко работал слесарем на судостроительном заводе имени А. Марти. В 1925 году был вновь призван на военную службу и направлен в морские силы Чёрного моря. Окончив машинную школу учебного отряда в Севастополе, служил машинистом-турбинистом на крейсере «Червона Украина» и эсминце «Шаумян».

В 1931 году Египко окончил Военно-морское училище имени М. В. Фрунзе, и дальше его судьба была неразрывно связана с подводным флотом. Подводная лодка Щ-117 под командованием Египко в 1936 году совершила дальний поход на полную автономность с целью определения предельных сроков автономности корабля и физических возможностей экипажа. Сорок суток лодка находилась в море, в два раза перекрыв норматив автономного плавания для кораблей данного класса, было пройдено 3022 мили, из которых 315 – под водой.

Еще не успели отгреть орудийные залпы Первой мировой войны, как мир вновь оказался на грани новых сражений. В 1919 году в Германии образовалась Национал-социалистическая рабочая партия (НСДАП), лидером которой вскоре становится Адольф Гитлер. Политика партии была пронизана идеями фашизма, реваншизма и антисемитизма, а также стремлением вернуть Германии былое величие, о чем впрямую говорилось в книге Гитлера «Моя борьба». Красной нитью в политике Германии прослеживался лозунг

«Долой версальские оковы!», и страна начала активно готовиться к войне. Демократические традиции, гуманизм, любовь к свободе, духовные ценности стали для немцев ненужными химерами. Уничтожались и запрещались произведения великих писателей, поэтов и композиторов. Все средства воспитания и пропаганды использовались для насаждения нацистских концепций: псевдонаучной расовой теории, геополитики, антисемитизма и антикоммунизма.

По следам Германии вскоре пошла Испания. В ночь с 17 на 18 июля 1936 года в стране вспыхнул антиправительственный мятеж. Его организаторы планировали одержать победу над республиканской властью в течение сорока восьми часов. Однако на защиту республики встали простые жители, руководимые Коммунистической партией Испании. На помощь мятежникам прибыли итальянские и германские силы.

Оказавшись в тяжелых условиях, республиканское правительство обратилось за помощью к руководству Франции, Великобритании и США, однако получило отказ. Тогда правительство, руководимое главой Испанской социалистической рабочей партии Ларго Кабальеро, обратилось к Советскому Союзу, с которым у Испании даже не было дипломатических отношений. Ларго Кабальеро удалось наладить контакты с правительством СССР, и вскоре из Советского Союза стало поступать вооружение, а также военные советники, среди которых был капитан 2-го ранга Н. П. Египко.

Дон Северино де Морено – так называли командира подводных лодок С-2 и С-6 Николая Павловича. Подлодка С-2 в сложных условиях проходила ремонт в порту Сен-Назер (Франция). При попытке французских властей интернировать лодку Египко увел ее в Испанию, а затем вывез на ней ценные правительственные грузы из окруженного франкистами Хихона через блокированный противником Гибралтарский пролив в Картахену. В дальнейшем отважному подводнику пришлось вывезти испанский золотой запас в Кронштадт для центрального комитета Испанской коммунистической партии, находящегося в Советском Союзе. Поход проходил по районам, полностью находившимся под контролем немецких сил. В экипаже находились анархисты, которые, узнав, что на лодке золото, пытались поднять мятеж, но были застрелены командиром.

Великую Отечественную войну капитан 1-го ранга Египко встретил в должности командира первой бригады подводных лодок Балтийского флота. Военным комиссаром был полковой комиссар Г. М. Обушенков, а начальником штаба – капитан 2-го ранга Л. А. Курников. В составе бригады имелось 23 подводные лодки. Штаб бригады организовывал действия подводных лодок на вражеских коммуникациях, занимался боевой подготовкой, снабжением и ремонтом подводных лодок.

Действия подводных лодок бригады в 1941 году сыграли весьма положительную роль. Они значительно ограничили

свободу плавания вражеских транспортов противника и заставили выделить значительные силы для защиты своих коммуникаций. Всего за кампанию 1941 года подводные лодки Балтийского флота совершили 82 боевых похода, большинство из которых – для действий на морских коммуникациях противника. В результате сорока торпедных атак были уничтожены пять транспортов, два танкера и подводная лодка, один транспорт поврежден. Из-за отсутствия опыта в большинстве случаев стрельба велась одиночными торпедами, лишь одна Щ-301 атаковала цель залпом из двух торпед. Минными заградителями было поставлено 90 мин, на которых подорвались семь транспортов, тральщик и учебный корабль противника.

Продвижение войск противника вглубь территории страны нарушило систему базирования Балтийского флота и резко сократило его возможности. Флоту пришлось действовать на нескольких разобщенных направлениях в условиях господства авиации противника и постоянно нарастающей минной опасности. Обороняя передовые базы и проводя активные боевые действия на морских сообщениях в Балтийском море, флот был вынужден оставить базы в Прибалтике и перейти в Кронштадт и Ленинград. В исключительно сложной обстановке и с большими потерями в конце августа 1941 года была проведена операция по прорыву сил Балтийского флота из Таллина в Кронштадт.

Флот, уходящий из Таллина, включал в себя боевые ко-

рабли и множество судов гражданского назначения, наскоро приспособленных под военные транспорты. Корабли и суда резко различались скоростью хода, маневренными возможностями, вооружением, степенью противоминной защиты, что сказалось практически сразу по выходе в открытое море. В голове караванов шли тральщики, за ними – транспорты, переполненные бойцами таллинского гарнизона, беженцами и техникой, и последними – боевые корабли, прикрывавшие отход. Высший командный состав КБФ шел в основном на крейсере «Киров». За крейсером шла подводная лодка С-5, за ней – С-4, «Лембит», «Калев», далее следовали «Щуки» и «Малютки». Капитан 1-го ранга Н. П. Египко находился на подводной лодке С-5. При форсировании вражеского минного поля лодка подорвалась на mine и затонула. Находившийся на мостике Египко был сброшен в море и подобран одним из катеров.

После Таллинского прорыва капитан 1-го ранга Египко был откомандирован в аппарат военного атташе при посольстве СССР в Великобритании для обеспечения перехода конвоев из портов Англии в северные порты СССР. При проводке конвоя PQ-17 в июне-июле 1942 года Николай Павлович находился на борту линкора «Герцог Йоркский» и всячески пытался убедить английское командование в необходимости продолжать оборону конвоя.

Участие в планировании боевых операций дало будущему начальнику училища бесценный опыт в организации вза-

имодействия английского и советского флотов.

В феврале 1943 года капитан 1-го ранга Египко был назначен начальником отдела внешних сношений Разведывательного управления Главного морского штаба Наркомата ВМФ СССР.

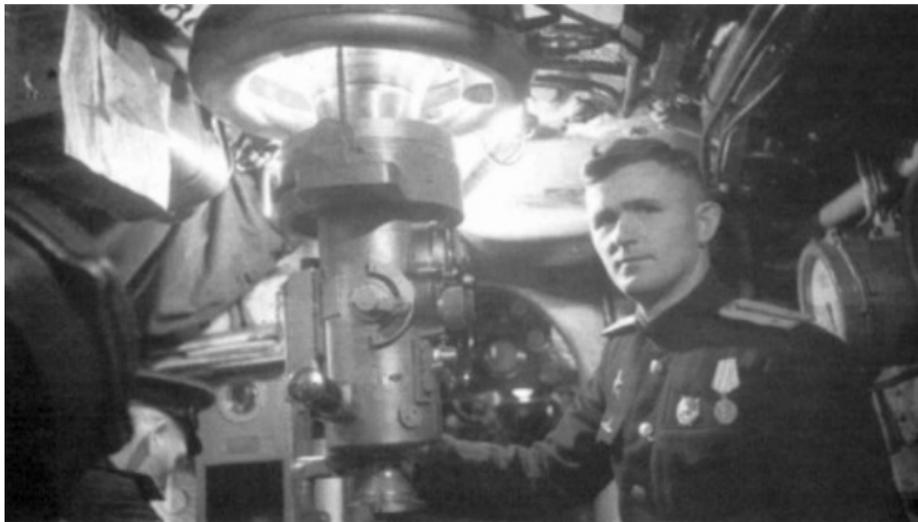
В марте 1955 года Николай Павлович Египко возглавил Первое высшее военно-морское училище подводного плавания, а в июле 1959 года – ВВМУ подводного плавания имени Ленинского комсомола. 22 февраля 1963 года постановлением Совета Министров СССР Н. П. Египко было присвоено воинское звание «вице-адмирал».

# **Вице-адмирал Павел Иванович Парамошкин**

В 1966 году училище возглавил контр-адмирал Павел Иванович Парамошкин, участник Великой Отечественной войны. Морская биография Павла Ивановича началась в 1934 году с поступления в училище имени М. В. Фрунзе. После окончания училища в 1938 году был назначен штурманом на подводную лодку Л-4 «Гарибальдиец» на Черноморском флоте.

Окончив Высшие специальные классы командного состава подводного плавания при Учебном отряде подводного плавания имени С. М. Кирова, служил помощником командира на подводных лодках Черноморского флота Д-6, Д-4, а с 1942 года – командиром подлодок Щ-201 и С-33.

За годы войны подводная лодка Щ-201 Черноморского флота под его командованием совершила 13 боевых походов, потопила шесть фашистских кораблей и транспортов и повредила два судна противника. Лодка одной из первых на флоте, 5 ноября 1941 года, стала краснознаменной.



*Командир подводной лодки Щ-201 Павел Иванович Парамошкин (будущий начальник училища)*

После войны капитан 1-го ранга Парамошкин руководил 154-й отдельной бригадой подводных лодок Черноморского флота, участвовал в 22-й экспедиции особого назначения по переводу трофейных кораблей из Ростка и Фальмута на Чёрное море. В 1966 году контр-адмирал Парамошкин сменил Н. П. Египко и стал начальником Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола.

## Учеба в училище

Среди начальников кафедр и преподавателей также было много офицеров-подводников, прошедших войну: В. К. Коналов, П. Д. Грищенко, М. С. Солдатов, С. П. Лисин, М. С. Калинин, Я. К. Иосселиани, В. Г. Стариков, А. М. Матиясевич, В. А. Полищук и другие подводники.

Заместителем начальника училища был любимец курсантов М. С. Солдатов. В годы войны дивизионный штурман Солдатов часто выходил в море на подводных лодках. Во время одного из таких походов в сентябре 1943 года подлодка Щ-407 подорвалась на mine. В этой обстановке, действуя решительно и грамотно, М. С. Солдатов помог командиру привести в базу лодку, лишенную перископа и ряда штурманских приборов, за что был награжден орденом Красной Звезды.

Легендой училища был капитан 1-го ранга в отставке Абрам Борисович Гейро. В 1934 году им была изобретена авиационная беспарашютная морская мина АМГ (авиационная мина Гейро), которая во время войны с успехом применялась авиацией флотов на всех морских театрах.

В годы Великой Отечественной войны Абрам Борисович занимался обезвреживанием немецких мин, руководил работами по приготовлению мин силами Черноморского, Северного и Белого морей. Под руководством капитана 2-го

ранга Гейро были созданы электромагнитный и акустический тралы<sup>10</sup>. В начале войны ему пришлось разоружать немецкую морскую мину, сброшенную на парашюте, но попавшую на берег. Гейро не только разоружил мину, но и разгадал ее устройство.

Влюбленный в свою специальность, он делал все, чтобы курсанты минно-торпедного факультета знали в совершенстве минное оружие. Даже когда начальник училища запрещал знаменитому минеру приходить в училище, опасаясь за его здоровье, Абрам Борисович умудрялся проникать в училище вместе с самовольщиками. Во время занятий по минному оружию иногда казалось, что преподаватель спит, но стоило курсанту ответить неправильно, как Гейро своим специфическим голосом поправлял его и просил повторить ответ или прийти на зачет еще раз.

---

<sup>10</sup> Трал – средство для обнаружения и уничтожения мин.



*Капитан 1-го ранга А. Б. Гейро проверяет дипломную работу курсанта 5-го курса*

Учиться в таком прославленном училище было очень приятно и почетно. К сожалению, в годы разгула демократии ВВМУПП подчинили училищу имени Фрунзе, а затем принялись его уничтожать. Хотя все настоящие моряки прекрасно знают, что подготовка подводников в корне отличается от подготовки офицеров для надводного флота. Лишили училище и звания Ленинского комсомола. Видимо, кому-то очень хочется вычеркнуть из памяти подвиги комсомольцев.

Молодые патриоты добровольно шли на фронт, выполняли наиболее сложные задачи. Из 11 603 Героев Советского Союза 7000 – комсомольцы и воспитанники комсомола. Да и в послевоенное время достаточно примеров героизма комсомольцев. Достаточно вспомнить борьбу за живучесть на атомных подводных лодках К-3 и К-19, пожар на дизельной подводной лодке Б-31 – да разве перечислишь все подвиги моряков в мирные дни? Очень хочется верить, что здравый смысл возобладает и Высшее военно-морское училище подводного плавания имени Ленинского комсомола возродится!



*4-й взвод минно-торпедного факультета ВВМУПП*

Вступительные экзамены в училище принимались в июле – раньше, чем в гражданских вузах. В училище было два факультета: ракетный и минно-торпедный. Некоторые ребята стремились поступить в ракетчики, считая, что это более перспективно. Новое, более мощное оружие, ракетные подводные лодки – основная сила военно-морского флота. Очень расстроился, что не попал в ракетчики, новый приятель Цветкова – Валера Вальденс. Володя же, успешно пройдя конкурс, поступил на первый курс минно-торпедного факультета училища, куда и мечтал. После сдачи экзаменов и прохождения комиссии ребят распределили по взводам и направили в лагерь, располагающийся на южном берегу Финского залива у фортов «Серая Лошадь» и «Красная Горка». Командиром роты был назначен капитан 3-го ранга Аркадий Алексеевич Николаев. Володя Цветков, Валера Вальденс, Толя Кузякин, Толя Карпенко, Витя Поникаровский, Юра Товкачевский, Толя Кравцов, Толя Пройдак и еще девять человек попали в 4-й взвод.

Форты были построены в начале XX века и предназначались для обороны Петрограда, Кронштадтской военно-морской базы и защиты коммуникаций. Форты постоянно модернизировались. В начале 1930-х годов на них были установлены две 203-миллиметровые башенные установки, снятые с проданного в Германию на металлолом линкора «Республика» (бывший «Император Павел I»), и они преврати-

лись в мощные фортификационные сооружения.





### *Помещения форта «Красная Горка» сегодня*

В Первую мировую войну артиллерия фортов уничтожала морские корабли английской эскадры, вошедшие в Финский залив, отбивала наступление войск генерала Юденича. В тяжелые годы блокады форты «Красная Горка» и «Серая Лошадь» своей артиллерийской мощью сдерживали натиск фашистов, громили их тылы, обеспечивали оборону, а потом и наступление советских войск.

В конце 1950-х годов форты были разоружены, уникальные башенные установки были демонтированы и сданы на металлолом. Сейчас это всего лишь никому не нужные развалины – печальное зрелище, иллюстрирующее отношение

к истории нашей страны. Хотя уникальные сооружения могли бы быть прекрасными туристскими объектами, как, например, фортификационные сооружения в шведском городе Буден.



*Ворота в морскую жизнь*



### *Сохранившаяся казарма курсантов*

В лагере будущие курсанты овладевали навыками военной жизни, то есть проходили курс молодого бойца. Дни были насыщены занятиями, строевой и физической подготовкой, шлюпочными состязаниями, несением вахт и дежурств. Много времени уделялось обустройству лагеря. Ремонтировались казармы и другие строения, на озере, расположенном поблизости, возводилась шлюпочная база. Жизнь шла строго по расписанию: подъем, зарядка, занятия, после обеда – строевые, хозяйственные работы, самостоятельная подготовка. В воскресенье демонстрировались фильмы. Управляли всеми делами инструкторы-мичмана, назначенные команди-

рами взводов: Николайчук, Копылов, Шуршенов.

Старшиной роты был мичман Николайчук – инструктор кафедры минного оружия. Спуска командиры взводов курсантам не давали, но особенно сильно допекали ребят комары. Зарядка проходила под непрерывные звуки шлепков по голым телам будущих подводников.

Самым приятным для будущих курсантов было несение вахты на шлюпочной базе. Заступали на дежурство по пять человек на сутки. Дежурным выдавали бинокль, ракетницу, сигнальные флажки. Обязанности были несложными: поднимать на мачте военно-морской флаг, следить за охраной лодок, в будние дни готовить лодки к занятиям и проверять лодки после занятий. Особенно ценились такие дежурства в выходные дни, когда занятий не было. Можно было расслабиться, половить рыбу, искупаться, позагорать, а также понаблюдать за купающимися девушками на противоположном берегу озера, где находились дачи и куда приходили купаться дачницы, нередко нагишом.

Во время одного такого дежурства внезапно приехал с проверкой старшина роты и застал группу врасплох. Дежурные по очереди разглядывали купающихся девушек. Подойдя, мичман рявкнул:

– Чем занимаемся, мореманы? Почему службу не несете?

Дежурные не растерялись:

– Несем, товарищ мичман.

– Не несете, а в бинокль пялитесь. Что вы там рассматри-

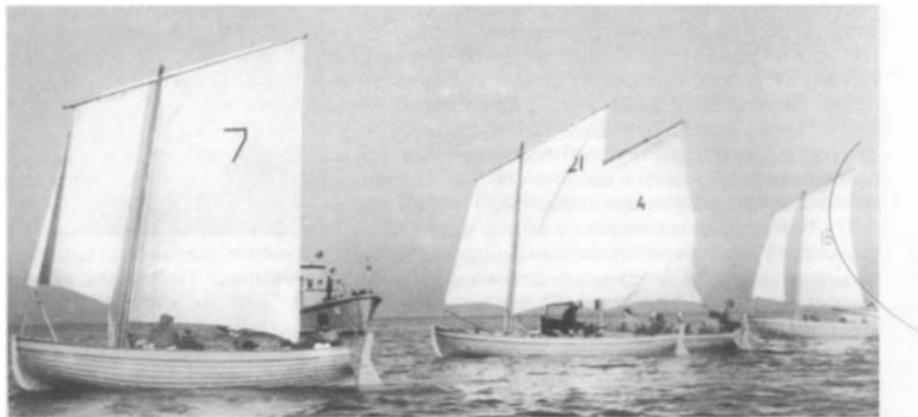
ваете с таким воодушевлением?

– Наблюдаем за водной поверхностью, чтобы диверсанты не подкрались, – ответили курсанты.

Забрав бинокль, мичман поднес его к глазам и тут же обнаружил, что так заинтересовало дежурную службу.

– Ух ты! – вырвалось у старшины роты, и, вращая колесико регулирования резкости, он уселся на скамейку.

Народ понял, что на сегодня сеанс бесплатного кино закончился, и пошел приводить в порядок шлюпки.



С огромным удовольствием ребята ходили на ялах под парусами. Уже через несколько занятий будущие покорители морских глубин стали прекрасно разбираться в шлюпках, научились быстро и четко выполнять команды рулевого. Оказалось, что хождение под парусом – это целое искусство управления шлюпкой, маленьким, но судном. Удивительно,

что шлюпка под парусом может идти против ветра. Именно это повергло будущего императора России Петра Первого в изумление, и, может быть, именно тогда у него проснулись интерес и любовь к морскому делу.

Кроме занятий будущие курсанты несли дежурно-вахтенную службу, заступали в караул, то есть из неопытных мальчишек в лагере делались защитники Родины. В конце августа будущие курсанты вернулись в училище и начали подготовку к принятию присяги. Пришивали погоны на только что полученную морскую форму, учили наизусть текст присяги, отрабатывали строевой шаг. В общем, дел было невпроворот.

Наконец-то долгожданный день наступил. После завтрака все первокурсники строем двинулись на крейсер «Аврора», где и планировалось принимать присягу.

Крейсер был построен на заводе «Новое адмиралтейство» в Петербурге в 1902 году. Название корабль получил в честь парусного фрегата «Аврора», прославившегося при обороне Петропавловска-Камчатского в годы Крымской войны. Корабль прошел славный боевой путь: участвовал в походе Второй Тихоокеанской эскадры, закончившемся Цусимским сражением, принимал участие в Первой мировой войне.



### *Крейсер «Аврора»*

Холостой выстрел «Авроры» провозгласил новую страницу в истории России – победу Великой Октябрьской социалистической революции. После этого «Аврора» стала символом Советской России и объектом культурного наследия страны.



После принятия присяги первокурсников ждало первое увольнение. В новеньких бушлатах, в бескозырках будущие флотоводцы устремились на улицы Ленинграда. Город всегда славился моряками, но такое обилие молодых парней в морской форме даже для него было редкостью.

Потекли курсантские будни: подъем в 6 часов, зарядка, завтрак, занятия, обед, самостоятельная подготовка, ужин и свободное время до отбоя в 22 часа. В 21 час – обязательный просмотр программы «Время».

Кроме всего прочего, безусловно, несение дежурно-караульной службы. В караул ребята заступали с автоматами и заполненными патронами дисками. Самый почетный и ответственный пост был, конечно, у знамени училища, но он же был и самым сложным. Попробуй постой, не шевелясь, с автоматом, тем более что днем постоянно мимо ходит кто-нибудь из начальства. Поэтому на всех постах часовые стояли по четыре часа, а у знамени – по два.

Вначале парни засыпали, едва положив голову на подушку, но со временем стали привыкать к этой размеренной жизни и уже к окончанию первого семестра не стремились урвать для сна любой уголок. Увольнение было только в субботу и воскресенье. Ленинградцы могли уволиться с ночевкой раз в месяц. Отношения между курсантами были хорошие, но наиболее дружеские отношения у Цветкова сложились с Валерием Вальденсом, Анатолием Кузякиным и Ана-

толием Карпенко.

Незаметно подошел к концу первый семестр. Перед убытием в отпуск надо было сдать три экзамена. Самой востребованной песней стала сочиненная курсантом Валерой Вальденсом:

Отпуск где-то в бесконечности,  
Не видать его совсем,  
До него нам, как до вечности,  
Три экзамена пройти.

Первая экзаменационная сессия отмела сразу человек тридцать из ста тридцати поступивших. Остальные наконец-то получили отпускные билеты и разъехались по своим родным пенатам.

После отпуска командир роты объявил, что второй и четвертый курсы училища будут участвовать в Московском параде в честь 51-й годовщины Великой Октябрьской революции и 50-летия Ленинского комсомола.

Участникам парада выдали карабины, построили по ранжиру, назначили знаменосцев. Цветкову досталось четвертое место в четвертой шеренге. Теперь ежедневно после занятий парадные расчеты приступали к тренировкам на плацу училища. Маршировать с автоматами намного легче, чем с карабинами, – не надо махать руками, проще держать равнение, всегда чувствуешь плечо соседа. С карабинами появились новые команды: «На караул», «К ноге», «На пле-

чо», «На ремень», «Штык примкнуть». Постепенно парадные «коробки» обретали нормальную конфигурацию, курсанты овладевали строевыми приемами с карабинами. Руководил тренировками начальник кафедры морской пехоты подполковник В. А. Петухов.

Учиться в училище было несложно, преподаватели к курсантам относились весьма благосклонно, но за незнание предмета двойки ставили беспощадно. Особенно лютовал преподаватель физики профессор Николай Олимпиаевич Ульянов, друг лауреата Нобелевской премии (1978 г.) академика Петра Леонидовича Капицы.

Вторым преподавателем физики была Ирина Константиновна Александрова, молодая симпатичная женщина, добрейшей души человек, но, к сожалению, принимать экзамены ей не доверяли. Только зачеты и пересдачу заваленного экзамена. Поэтому к Ирине Константиновне всегда стояла огромная очередь из должников.

Пятерки Ульянов курсантам никогда не ставил. «Физику на пятерку знаю только я и академик Капица», – не уставал повторять Николай Олимпиаевич. Обычный результат экзамена не поднимался выше одной четверки, трех-четыре троек и целого букета двоек. Экзамен часто начинался со слов профессора:

– Товарищ курсант, вынимайте шпаргалки.

Глаза курсанта делались круглыми:

– Товарищ преподаватель, у меня нет шпаргалок.

– Как нет, а вон в том кармане? – не унимался профессор и, как правило, не ошибался.

Если же шпаргалка была спрятана очень тщательно, экзаменуемый с дрожью в голосе твердил:

– Нет у меня шпаргалок, это носовой платок.

– То, что вы за гигиеной носа следите, – это хорошо. Но если шпаргалок нет, значит, вы к экзамену по физике не готовились, двойка, придете на пересдачу через неделю, – делал вывод суровый экзаменатор.

Зачеты по физике зачастую проходили еще проще.

– Мне сегодня некогда, – приняв доклад дежурного перед зачетом, говорил профессор и, осмотрев классные доски, добавлял: – Тебе три балла, у тебя много на доске написано, остальным двойки, придете через неделю.

Никакие уловки с Н. О. Ульяновым не проходили. Когда курсант Геннадий Головченко обратился к Ульянову «товарищ академик», физик, не поддавшись на курсантскую лесть, заключил:

– Товарищ курсант, я не академик, а профессор, а вы, если до сих пор не запомнили мое ученое звание, придете еще раз.

Но в общем-то Николая Олимпиевича и Ирину Константиновну курсанты уважали, а предмет, несмотря ни на что, любили.

– Физика добавляет в наш организм твердости и крепости духа, – утверждали отличники.

– Физика не позволяет нам расслабиться, – уныло причи-

тали троечники.

Четвертый взвод готовился к экзамену по физике тщательно. По агентурным данным установили, что профессор отчаянно болеет за ленинградскую футбольную команду «Зенит» и не пропускает ни один матч. К радости курсантов, в это время приближался матч между «Зенитом» и японской командой. С огромным трудом достали билет на матч с местами на самом удобном месте. Где-то кто-то узнал, что академик Капица любит армянский коньяк. Классные аналитики тут же сделали вывод: если Капица любит армянский коньяк, то Ульянову сам бог велел обожать этот напиток. Скинувшись, купили бутылку коньяка. Долго решали, в каком виде поставить бутылку на стол – вдруг кто-то из начальства зайдет? Решили приобрести красивый графин и перелить коньяк в него, вроде как чай. Наконец день экзамена наступил. Валера Васильев, художник от бога, оформил конверт, в который положили билет на футбол. Перелили коньяк в красивый кувшин. Купили коробку шоколадных конфет, но чего-то еще для полного натюрморта не хватало. В конце концов приняли решение добавить колорит журналами – футбольным и пикантным, с красивыми девушками в купальниках. К экзамену все было готово. Теперь-то он не устоит, всем не ниже тройки поставит, решили курсанты.

Экзамен начался с обычных вопросов про шпаргалки, но, видимо, после просмотра конверта настроение профессора качнулось в лучшую сторону, и он не стал очень тщательно

допытываться о шпаргалках.

– Сейчас коньячку глотнет и вообще подобрееет, – заключил старшина класса Толя Кравцов.

Первой коньяк попробовала Ирина Константиновна. Налив в стакан «чая», она сделала глоток, глаза ее расширились, и она начала ладошкой загонять в рот воздух. Дежурный по классу осторожно пододвинул к ней коробку конфет.

– Что случилось, Ирина Константиновна? – спросил Ульянов, но ассистентка ответить не смогла и только пальцем указала в сторону графина.

Николай Олимпиевич, хмыкнув, взял графин, плеснул довольно-таки солидную порцию в стакан, посмотрел стакан на свет, понюхал и выпил. Класс замер, ожидая реакцию преподавателя. На лице у Ульянова даже морщинка не дернулась, долив из графина, он еще раз выпил и закусил конфетой. Класс выдохнул, Толя похлопал в ладоши:

– Лед тронулся, господа курсанты. Пятерок нам не пересчитать.

Однако радоваться было еще рано. По мере того как Олимпиевич прикладывался к графину, вопросы становились все каверзнее. Конечный итог экзамена все-таки порадовал: двойки получили только восемь человек, да и четверок, как ни странно, было четыре штуки.

Второй семестр пролетел быстро, будущие подводники уже адаптировались к курсантской жизни, научились обходить некоторые правила, пользоваться шпаргалками, спать

урывками, а нередко даже с открытыми глазами, ходить строем с песней и совершать еще множество полезных дел.

Самым приятным в училище были, безусловно, увольнения. На первом и втором курсах увольнения были по субботам и воскресеньям. Подготовка к ним начиналась сразу же после занятий, хотя до выхода в город еще по распорядку была большая приборка. Вперемежку с мытьем полов, подоконников начищались ботинки, драились бляхи, стирались чехлы на фуражках, зимой подшивались белые воротнички на «слюнявчики» – называемые так форменные воротнички, закрывающие вместо шарфа грудь и шею. «Слюнявчики» курсанты не любили и старались снять их после выхода из училища, хотя это было чревато получением замечания от патруля. Но больше всего курсанты ненавидели кальсоны, которые нужно было надевать зимой. Проверять наличие кальсон было излюбленным делом старшины роты старшины первой статьи Скачкаускаса. Старшина был ярым службистом, учился он на три курса старше и фанатично проверял, в каком виде первокурсники выйдут в город. Настроение старшины роты подымалось в геометрической прогрессии по мере того, как он выгонял из строя нарушителей формы одежды.

Команда «Выставить левую ногу и поднять брючину для осмотра» всегда вызывала недовольный гул. Первокурсники старались любыми путями избежать надевания ненавистных кальсон. Кто-то надевал обрезанную штанину от кальсон,

чтобы за КПП ее снять и выбросить. Но на каждое увольнение кальсон не наберешься, поэтому большинство курсантов подкладывали под носки носовые платки. Однако старшина был не лыком шит, все уловки он когда-то проходил сам, поэтому провести его было весьма затруднительно. Только курсант Валера Васильев, ротный художник и изобретатель, ухитрился так разрисовать ноги, что сомнений у старшины не возникало. Когда недовольство доходило до апогея, выходил командир роты капитан 3-го ранга Николаев.

– Что за шум? Чем недовольны? – грозным голосом вопрошал начальник.

Из строя неслись голоса:

– Товарищ командир! Зачем эти кальсоны – на улице не холодно. Мы не замерзнем.

– При форме «пять» положено надевать кальсоны. Командование заботится о вашем здоровье, – возражал командир. – Вот старшина тоже ходит в кальсонах, я хожу в кальсонах, все ходят в кальсонах. Зато будете перед девушками молодцами выглядеть, ничего не отморозите.

– Да товарищ командир, в кальсонах в приличном доме не раздеться, – неслоь из строя.

– Как не раздеться? А вы что, в приличных домах брюки снимаете? – удивился капитан 3-го ранга.

– Конечно, а зачем тогда в приличные дома ходить?! – продолжали курсанты.

Эти пререкания длились все зиму на первом курсе, но на

втором, когда старшиной роты стал свой курсант, проверки прекратились. К тому же началась интенсивная подготовка к Московскому параду. Здесь уже точно стало не до кальсон.

История проведения военных парадов в столице уходит в далекое прошлое. Первый парад был проведен на Красной площади в XVII веке. В дальнейшем, несмотря на различные политические перипетии в стране, в дни государственных праздников в столице России проводились красочные ритуалы с участием лучших представителей армии и флота. Главной целью проведения парадов является демонстрация готовности нашей страны в любое время отразить нападение врагов. Особое значение парады приобретали в критические для страны годы. 7 ноября 1941 года, когда фашистские войска вплотную приблизились к столице нашей Родины, по Красной площади прошли колонны красноармейцев. Конечно, не было той торжественности, которая сопровождала парады в мирное время, но главная задача была решена. Россияне получили уверенность в нашей победе, а противник, планирующий провести 7 ноября свой парад в поверженной Москве, остался ни с чем.

Здесь же прошел Победный парад 1945 года, на котором к стенам Мавзолея победители бросали знамена и флаги фашистской Германии.

Участвовать в Московском параде было весьма престижно, тем более что с 1968 года военный парад стал проводиться лишь в День Великой Октябрьской революции.

Ежедневно курсанты второго и четвертого курсов после обеда выходили на плац и в течение трех часов учились маршировать. Дело это оказалось совсем не простым: ноги должны подниматься на 30 сантиметров, правая рука – отводиться назад и затем двигаться к груди. К тому же все это нужно было делать одновременно, держа равнение в шеренгах и в колоннах. Начальник кафедры тактики морской пехоты и общевойсковой подготовки подполковник В. А. Петухов, руководивший подготовкой к параду, спуску курсантам не давал. Подполковник внимательно следил за прохождением шеренг и, если курсанты не соблюдали равнение, не на ту высоту поднимали ноги или отводили руки, не гнушался сам встать в строй и показать, как нужно маршировать. В скором времени подполковник завоевал авторитет у курсантов. Тем более это был боевой офицер, прошедший в годы войны путь от командира взвода до заместителя начальника штаба полка. В послевоенные годы Петухов закончил академию им. М. В. Фрунзе и в 1968 году был назначен в училище.



### *Подготовка к параду на плацу училища*

Если шеренга или кто-то из курсантов и после личного вмешательства руководителя правильно не выполняли строевые приемы, их оставляли на дополнительные занятия после ужина. Но таких было мало, курсанты старались все выполнить в период основных занятий.

9 мая парадный полк училища участвовал в параде на Дворцовой площади. Сделано это было специально, чтобы дать курсантам практику прохождения в парадном расчете. Перед парадом приказали перешить нашивки на правый рукав, дабы руководители города и страны видели, на каком

курсе учатся участники парада. Прошли курсанты ВВМУПП отлично, но для Московского парада, конечно, нужно было еще тренироваться.

Первая морская практика проходила на крейсере «Комсомолец». Крейсер проекта 68-К был заложен 31 августа 1939 года на Балтийском судостроительном заводе в городе Ленинграде. 25 сентября 1940 года корабль был зачислен в списки флота под именем «Валерий Чкалов», но в сентябре 1941 строительство крейсера было приостановлено в связи с началом Великой Отечественной войны. Достраивался крейсер после Победы, и уже 25 октября 1947 года корабль был спущен на воду и в 1950 году вступил в строй, подняв военно-морской флаг. В день 40-летия ВЛКСМ в 1958 году крейсеру было присвоено имя «Комсомолец», и он был переклассифицирован в учебный легкий крейсер. Это был мощный боевой корабль водоизмещением 14 100 тонн, длиной 199 метров. Экипаж составляли около 1200 человек.

Моряки на крейсерах носят рабочую форму, а попросту – робу, белого цвета. Повелось это еще с петровских времен. Состояло рабочее платье из рубахи и брюк из светло-серой парусины и применялось при всех работах на кораблях 1-го ранга. Поверх форменной белой рубахи носился выпускаемый наружу синий воротник, именуемый гюйсом.

Утверждена данная форма одежды рядового состава была 19 августа 1874 года. Шилась белая роба из облегченной парусины, называемой чертовой кожей. Роба была очень проч-

ной, хорошо отстирывалась даже от масляных пятен, различных красок и прочей грязи. Синее рабочее платье носилось на корабле только при работе в машине и в трюмах. Еще Леонид Соболев в «Капитальном ремонте» писал: «В синем рабочем платье на палубе появляться запрещено. На палубе можно быть только в белом рабочем платье с выпущенным воротником форменки».



В училище курсанты носили рабочее платье синего цве-

та, но практику предстояло проходить на крейсере, поэтому всем была выдана белая роба. Еще в училище ребята на новую форму нашили боевые номера и были готовы к первому вояжу на боевом корабле.

Основной задачей корабля стало обеспечение практики курсантов военно-морских училищ. Корабль неоднократно участвовал в дальних морских походах и официальных визитах в Данию, Швецию, Финляндию, Германскую Демократическую Республику и другие страны.

Крейсер курсировал по Балтийскому морю. Впервые будущие подводники узнали, что такое морская качка. Многие пока еще «сухопутные» мальчишки укачались. Наиболее стойкие, среди которых оказался и Владимир, продолжали выполнение своих курсантских обязанностей. Курсанты вели наблюдение за морской обстановкой с ходового мостика, поднимали флаги на мачты, бегали к пеленгаторам взять пеленга на маяки и затем неслись к своим навигационным картам, чтобы нанести эти пеленга и определить место крейсера. Постепенно жизнь будущих флотоводцев начала приходить в военно-морскую норму.

Наряду с навигационной прокладкой овладевали второкурсники азбукой Морзе, учились вязать морские узлы, драить палубу и еще многим морским премудростям.

В обиходе юношей появились морские термины: кабельтовы, мили, кильватер, семафор, узлы, пеленгатор, ратьер, траверз и другие. Особенно романтично звучали названия

маяков: Большой Тютерс, Вигрунд, Большой Фискáр, Коль-бодегрунд.

Очень запомнилась курсантам атака торпедных катеров. Крейсер исполнял роль цели. Глубокой ночью несколько торпедных катеров с разных сторон производили стрельбу торпедами. Торпеды, выпуская сигнальные ракеты, проходили под крейсером, оставляя огромное впечатление у курсантов.

Несение ходовых вахт, ведение навигационной прокладки, участие в артиллерийских стрельбах, конечно, оставили большой след в душах будущих покорителей морских глубин. Вахту курсанты несли в должностях дублеров сигнальщиков, торпедистов, артиллеристов, в стрельбах участвовали лишь как зрители, а навигационная прокладка велась в учебном классе, но все это было на настоящем боевом корабле.

В середине практики крейсер встал на внешнем рейде порта Таллин. В Советском Союзе прибалтийские республики считались «заграницей». Многие вещи, недоступные жителям других регионов СССР, были обыденными для жителей Латвии, Литвы и Эстонии. Таллин ассоциировался у курсантов с трагическим Таллинским переходом советских кораблей в Кронштадт в 1941 году. Эвакуация основных сил Балтийского флота и войск 10-го стрелкового корпуса из Таллина в Кронштадт осуществлялась под командованием вице-адмирала В. Ф. Трибуца в конце августа 1941 года.

Из Таллина вышли 225 кораблей и судов, в том числе 151 военный корабль, 54 вспомогательных судна, 20 транспортов. До Кронштадта дошли 132 военных корабля, 29 вспомогательных судов, 2 транспорта. Всего 163 единицы, а также неустановленное число малотоннажных гражданских судов и плавсредств, не подчиненных Военному совету флота. Во время перехода погибли 62 корабля и судна, в том числе: 19 боевых кораблей и катеров, 25 вспомогательных судов, 18 транспортов.

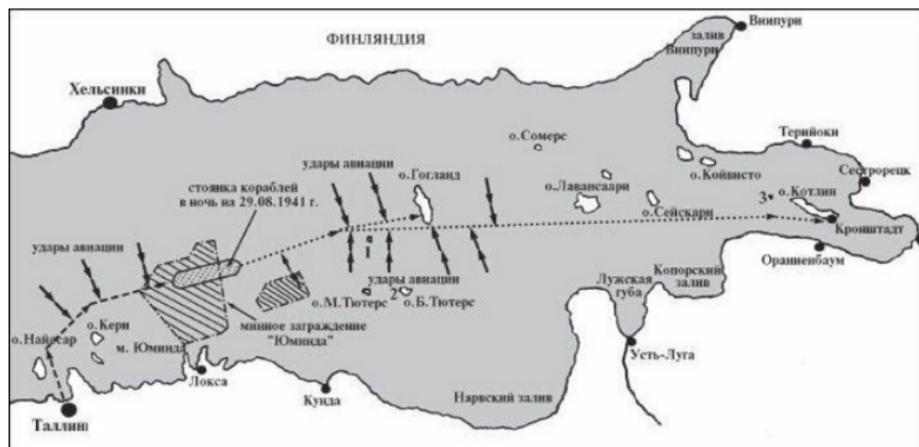


Схема Таллинского перехода 28–29 августа 1941 г.

Цифрами обозначены:

1 – маяк на острове Родшер, 2 – маяк на острове Большой Тютерс, 3 – маяк Толбухин

*Схема Таллинского перехода 28–29 августа 1941 г.*

Побывать в таком городе было весьма интересно. В увольнении курсанты посещали городские достопримечательно-

сти столицы Эстонии. Они побывали в художественном музее Куму, Морском музее, посетили музей под открытым небом, полюбовались узенькими таллинскими улочками.

Вечером будущие «морские волки» пошли в свое первое увольнение с боевого корабля в незнакомый город. Быть в Таллине и не попробовать знаменитый ликер Vana Tallinn? Конечно, друзья из четвертого взвода зашли в кафе и заказали по чашечке кофе и бутылку ликера. Разлив по стаканам напиток, ребята выпили за дружбу. У девушки-буфетчицы глаза округлились, и она с эстонским акцентом воскликнула:

- Это нельзя так пить, это нужно добавлять в кофе.
- Это почему так пить нельзя? – удивились курсанты.
- Ликер очень крепкий, вы можете опьянеть.

Ребята внимательно рассмотрели бутылку и, переглянувшись, попросили еще одну бутылку ликера.

– Нет, нет, у нас дают только одну бутылку посетителям, – заявила буфетчица.

Допив ликер и расплатившись, ребята вышли из кафе. Вальденс и Карпенко закурили. Толя Карпенко, сделав несколько затяжек, предложил:

- А я бы еще ликерчика глотнул.
- Давай найдем еще кафе, – поддержал его Вальденс.
- А зачем искать, давайте вернемся, – предложил Цветков.

– Так у них посетителям только одну бутылку дают, – усомнился Кузякин.

– Правильно, посетители – это те, кто пришел, верно? – продолжал Владимир. – Вот мы сейчас опять зайдем и будем новыми посетителями.

– Логично, – поддержали его друзья. – А потом пойдем в парк.

Друзья вновь вошли в кафе и опять попросили бутылку ликера и кофе.

– Но вы уже брали! – воскликнула девушка-буфетчица.

– Да, но мы уже новые посетители, – парировали парни, – мы ведь только пришли.

– Да, действительно, вы только пришли, так что можно, но у нас ликер пьют, только добавляя в кофе, он очень крепкий, – напомнила девушка.

– Ничего, мы будем маленькими глотками, – успокоили ее курсанты. – Кстати, а куда можно пойти погулять?

Девушка, подумав, ответила:

– Можно в парк, там танцы будут в семь часов.

Городской парк встретил друзей музыкой. Молодежь на танцевальной площадке предавалась танцам. Курсанты влились в танцующую толпу, но танцевать с русскими парнями соглашались только россиянки. Эстонки танцевать наотрез отказывались. В 23 часа курсанты двинулись на причал, откуда буксир должен был доставить их на крейсер. Только Валера Вальденс пошел проводить новую знакомую девушку.

На вопрос приятелей: «Ты не опоздаешь?» – Валерий ответил:

– Нет, она рядом живет. Я вас догоню.

Однако к отходу буксира Вальденс опоздал. На крейсере уволенных на берег встречало все училищное начальство и замполит крейсера. Узнав, что курсант пошел провожать девушку, заместитель по политчасти крейсера отметил:

– Ребята, в Эстонии нужно быть очень внимательными и одним не ходить. Здесь всякое может случиться.

Опросив курсантов, офицеры отправили всех спать, но друзья решили дождаться, что будет дальше. Вальденса доставили на крейсер только в четыре часа на адмиральском катере. Оказалось, что он заблудился, а ребята, к которым он обратился с вопросом, как пройти на причал, отправили его совсем в другую сторону. Решив, что все хорошо, что хорошо кончается, друзья отправились спать.

# Керченский вояж

Летний отпуск Валера Вальденс, Витя Поникаровский и Володя Цветков решили провести в городе Керчи. Чёрное море, южные ночи весьма способствовали отдыху, тем более что осенью опять предстояло грызть гранит наук, стоять в нарядах, нести караульную службу и готовиться к Московскому параду.

Керчь – один из старейших городов мира. Он всего на год моложе «вечного города» Рима. В сентябре 1968 года городу исполнилось 2 568 лет. За это время город Керчь поменял несколько названий (Пантикапей, Боспор, Корчев, Черкио), пережил много взлетов и падений, несколько раз был разрушен во время войн и вновь восстановлен. В городе большое количество памятников, памятных мест, древних городов, крепостей, курганов. В первой половине VI века до н. э. на месте нынешней Керчи древние греки основали город Пантикапей. В течение 900 лет он был столицей могущественного Боспорского царства – первого государственного образования на территории России. Оно образовалось около 480 года до нашей эры из объединения первоначально независимых греческих городов, расположенных по обоим берегам Керченского пролива. Вскоре город стал столицей царства. Из крымских городов в его состав вошли Нимфей, Тиритакка, Мирмекий, Киммерик, Порфмий, Китей и др. Позднее к

ним присоединилась Феодосия.

Керчь встретила курсантов прекрасной солнечной погодой, теплым морем, обилием сухого вина и красивых девушек. Обычно ребята купались в Керченском проливе, но в этот раз они решили съездить на черноморское побережье, в поселок Героевское. На автобусной остановке скопилась куча народа, вероятно, тоже желающего искупаться в черноморских водах, а может быть, погулять по историко-культурному заповеднику, находившемуся вблизи поселка. А посмотреть в заповеднике было на что.



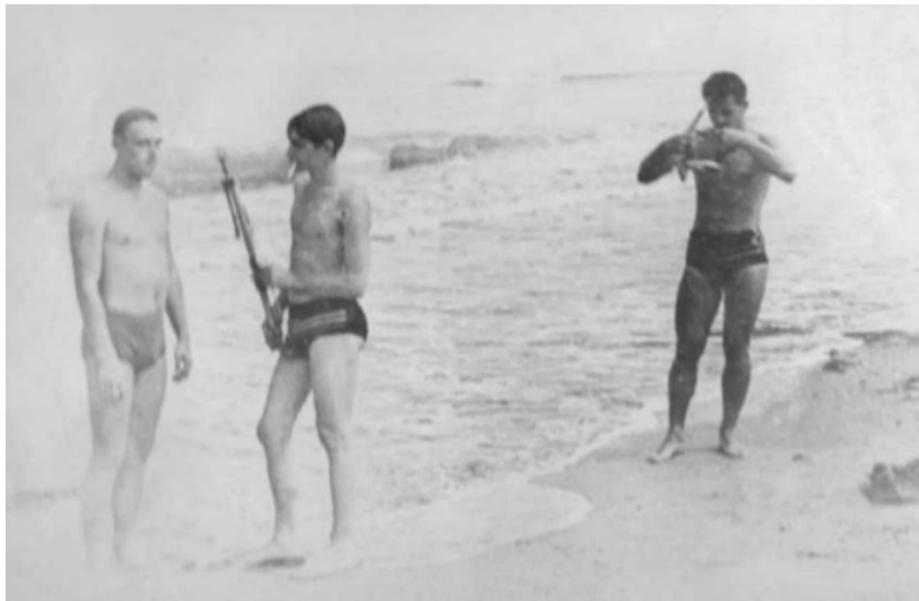
*Древнее городище Нимфей*

Главной достопримечательностью заповедника было древнее городище Нимфей, расцвет которого пришелся на

V век до нашей эры. В его территорию входило не только само поселение, но и загородные усадьбы и сельские угодья. Именно здесь было найдено самое древнее в Крыму святилище богини Деметры, чей культ на полуострове был очень популярен. Дочь Реи и Кроноса, сестра всемогущего бога Зевса и богини Геры, Деметра являлась одним из самых сильных и влиятельных богов Олимпа. В греческой мифологии она считалась покровительницей земледельцев, матерью плодородия земли.

Согласно легенде, благодаря ей и ее дочери Персефоне сменяются времена года. Когда мать и дочь проводят время вместе, то на земле наступает лето. Если же Персефона живет в подземелье с мужем Аидом, то Деметра тоскует и плачет по ней, рождая дожди, метели и плохую погоду. И только когда близится час их встречи, наступает оттепель, надежда Деметры на скорую встречу с дочерью рождает весну.

Правда это или нет, но автобус курсантам пришлось брать штурмом. Видимо, насладиться общением с прекрасной Персефой желали не только они. В автобус друзья протиснулись не только сами, но и помогли влезть в него трем милovidным девушкам.



*Валера Вальденс, Витя Поникаровский (готовит ружье для подводной охоты), Володя Цветков (готовится к погружению под воду)*

Приехав в Героевское, ребята, попрощались с девушками и пошли искать хорошее место на берегу, где можно было бы искупаться, заняться подводной охотой, позагорать и, конечно, перекусить, запив еду заблаговременно припасенным крымским вином. Отдых получился на славу, солнечные лучи, теплая морская вода ласкали курсантские тела, подводная охота придавала отдыху приключенческий характер, а все это подкреплялось прекрасным вином. Однако если солнца, воды и приключений ребятам хватило, то

вот крымское зелье почему-то слишком быстро закончилось. Тем более что стаканы ребята, конечно, забыли, и вино пришлось потреблять из масок для подводного плавания.

Бросили «на морского», кому бежать. Выпало Виктору и Владимиру. Накинув рубашки, курсанты пошли в магазин. В магазине народу было еще больше, чем на автобусной остановке. Видимо, народ, вкусив духовной пищи, захотел пищи материальной.

– Витя, – обратился к приятелю Цветков, – мы с тобой здесь до ночи застрянем, все солнечные ванны пропустим.

– А что делать? Не возвращаться же с пустыми руками, – парировал Виктор.

– Надо выход искать, – оглядывая магазин, произнес Цветков и тут, увидев вышедшую из подсобного помещения миловидную девушку, продолжил: – Вот кто нам поможет. Ну-ка, стой в очереди.

Подойдя к девушке, курсант спросил:

– Девушка, вы из Ленинграда? Я вас на Невском видел, помните? Вас же Таня зовут?

Девушка, опешив от такого напора, ответила отрицательно:

– Нет, я здесь живу, в Ленинграде никогда не была, хотя очень хочется. А вы из Ленинграда?

– Да, мы в военно-морском училище учимся, Ленинского комсомола, слышали, наверное?

Девушка, услышав про училище, оживилась:

– Ой, у меня брат в Севастополе учится, на четвертом курсе. Скоро офицером станет. А вы на каком курсе?

Чтобы не уронить честь и достоинство, курсант не моргнув глазом ответил:

– Мы на третьем, – и, чтобы не последовало другого вопроса, спросил: – Как вас зовут?

– Лариса. А вы здесь что делаете, к родственникам приехали?

– Нет, мы здесь никого не знаем, мы в Керчь приехали, а здесь – просто чтобы на Чёрном море побывать, – и, чтобы девушка еще что-нибудь не спросила про училище, быстро произнес: – А вы здесь работаете?

– Подрабатываю на каникулах, – ответила Лариса, – я учусь в Симферопольском педагогическом институте. На второй курс перешла.

– А вы можете нам вина купить? А то очередь такая большая, что придется до ночи стоять.

– Конечно могу, вам какого?

– Самого вкусного.

– Вино вкусным не бывает. Хотя мой брат любит сухое «Крымское». Принести?

– Конечно!

В этот момент в магазин зашли две девушки, с которыми курсанты ехали в автобусе. Увидев очередь, девушки повернули к выходу, но тут заметили Виктора и подошли к нему.

Владимир понял, что добыванию спиртного грозит опас-

ность и попытался знаками передать другу, чтобы тот отвлек от него девчат, даже отвернулся в сторону, но одна из попутчиц уже увидела Володю и пошла к нему.

В это время Лариса вышла с двумя бутылками вина. Курсантская смекалка сработала моментально:

– Девушка, я в очереди не стою. Я просто со знакомой разговариваю.

– Да я не в очередь, просто увидела тебя и подошла.

Лариса удивленно спросила:

– Вы говорили, что здесь никого не знаете?

– Мы и не знаем, – махая за спиной рукой, чтобы непрощенная гостья ушла, честно глядя в глаза Ларисе, произнес курсант. – Ой, нам мало двух бутылок, хотя бы четыре.

Подошедшая к Володе девушка, видимо, поняла, что она лишняя, и отошла. Лариса еще раз сходилась в подсобное помещение и вынесла еще две бутылки «Крымского» вина.

Расплатившись за вино, Владимир еще немного поговорил с девушкой и, попрощавшись, вышел из магазина, пообещав завтра опять прийти за вином.

Виктор с девушками стоял у магазина. Увидев приятеля, он спросил:

– Ты чего, наших попутчиц не узнал? Обидел девушек.

Но Цветков, не глядя на него, прошел стороной и, только отойдя на безопасное расстояние и спрятавшись за деревом, помахал рукой.

Виктор с девушками подошел и обиженно спросил:

– Ты чего тут выкрутасы нарезаешь? Знаешь, откуда эти девушки?

– При чем здесь откуда, – возмутился Владимир. – Вы мне чуть всю операцию не провалили. Берите ваше вино – и до свидания.

Протянув две бутылки девушкам и кивнув Виктору: «Пошли», Владимир собрался уходить.

Девушки, всплеснув руками, воскликнули:

– Нам не надо вина, мы за лимонадом пришли.

– Кто же на море пьет лимонад? – подключился к разговору Виктор. – Тем более москвички.

– Кто москвички? – удивился Цветков.

– Девушки из Москвы, приехали на каникулы отдыхать на море. Ты чего так долго с продавщицей болтал?

– Как чего? – воскликнул Владимир. – А если нам опять не хватит? В очереди стоять будем. А так у нас блат, кстати, девушка – студентка, живет здесь, подрабатывает в магазине.

И тут до него дошло: ведь через месяц курсанты должны быть в Москве на подготовке к параду, а тут такая удача. Практически подготовленный московский плацдарм.

– Москвички, говоришь? Так это меняет все дело! Вы где остановились? – обратился он к девушкам.

– Ну наконец-то врубился, – облегченно произнес Виктор. – До тебя – как до жирафа. Девушек зовут Валя и Люся, они на пляже загорают.

– Так их трое было.

– Трое, одна вещи охраняет. Как у нас Валера. Девушки готовы присоединиться к нам, – уточнил Виктор.

Подхватив девушек под руки, друзья увлекли их к морю. Забрав по дороге третью девушку, ребята пошли к изнывавшему от одиночества Валере.

– Вас за смертью посылать. Где вы столько времени болтались?

Но Виктор сразу расставил все по своим местам:

– Ты представляешь – девушки из Москвы!

Валера врубился сразу:

– Это нужное знакомство необходимо сразу обмыть.

С этого момента отдых вмуповцев приобрел совсем другой смысл. Более того, одна из девушек впоследствии стала женой одного из друзей.

Керченский вояж друзей пролетел мгновенно, и вот опять поезд помчал ребят в родной Ленинград, чтобы через несколько дней им приступить к овладению морскими премудростями. Валере, видимо, уж очень приглянулась Людмила, с которой друзья познакомились во время поездки на Чёрное море, поэтому на предложение Владимира установить знакомство с многочисленными молодыми попутчицами он ответил категорическим отказом. Заканчивались летние каникулы не только у курсантов, возвращались и студенты, учившиеся в московских и ленинградских институтах. Упускать возможность создать еще один плацдарм в Москве было крайне неосмотрительно, поэтому Цветкову пришлось

в одиночку устанавливать студенток, едущих в Москву. И через несколько минут курсант разговаривал с Алисой. Коренная керчанка ехала в Москву продолжать учебу в Московском институте легкой промышленности. Зайдя в купе, чтобы взять ручку записать адрес новой знакомой, Володя укоризненно произнес:

– Валера, ты тут сидишь прохлаждаешься, а я тружусь в поте лица, чтобы в Москве не тратить время на знакомства. А вдвоем знаешь сколько знакомых мы могли бы найти!

– А что, в вагоне и москвички есть? – безразличным голосом произнес приятель.

– Еще какие. Тебя в училище не поймут, что ты так относишься к московскому контингенту. Давай ручку и листок бумаги, я адрес девушки запишу.

– Ты только наш вагон обследовал? – подковырнул приятеля Валерий.

– С нашим хотя бы справиться, а вместе можно было бы и весь поезд перешерстить, – не сдался Владимир. – Потом, я не только для себя стараюсь. Ребята из класса будут очень благодарны, если мы их сразу с москвичками познакомим.

– Ладно, пойдем поезд шерстить, – согласился Валерий.

Через несколько минут все москвички в вагоне были выявлены и их адреса запечатлены в выделенной для этой цели записной книжке. Мощный плацдарм для участников Московского парада был создан. Хотя и коренные москвички не отказывались от знакомства с будущими флотоводцами.

Все-таки морская форма не часто появляется в столице.

# Московский парад

На втором курсе командиром роты вместо капитана 3-го ранга Николаева был назначен капитан-лейтенант Александр Егорович Антипин. Офицер прибыл в училище с 4-й эскадры подводных лодок, где проходил службу в должности командира группы ОСНАЗ<sup>11</sup> на одной из подводных лодок. Аркадия Алексеевича Николаева назначили заместителем начальника первого факультета.

---

<sup>11</sup> ОСНАЗ – группа особого назначения.



*На Красной площади, Москва, 7 ноября 1968 года (справа – ближайший друг Цветкова, курсант Анатолий Кузякин)*

Новый командир обладал феноменальной памятью, буквально через неделю он уже знал всех курсантов по фамилиям, именам и отчествам, а также их наклонностям. Поэтому капитан-лейтенант четко знал, где, когда и кем намечается нарушение дисциплины, и оказывался в этом месте в нужный момент и в нужное время. Работоспособность у нового командира тоже была высочайшая, в любое время дня и ночи он был готов идти выручать курсанта, попавшего в беду.

В конце сентября курсанты второго и четвертого курсов

убыли в Москву для подготовки к параду 7 ноября. Поселили курсантов в морском экипаже. Моряки в экипаже были воспитаны по-столичному, при встрече курсантов они немедленно вытягивались в струнку и, если были в головном уборе, отдавали честь.

Больше двух месяцев пробыли вмповцы в столице. День в Москве начинался со строевых занятий, проходивших то на площади у речного вокзала, то на аэродроме Сокол. Возили курсантов на оборудованных автомашинах ЗИЛ-66. После обеда проходили занятия и самостоятельная подготовка. Особого напряжения ребята не чувствовали и практически каждый вечер ходили гулять по Москве. Вот когда пригодилось знакомство Вальденса, Цветкова и Поникаровского с «керчанками». Девушки жили недалеко от Красной площади и с удовольствием вечерами встречались с курсантами.



### *Курсанты ВВМУПП в Москве на военном параде*

7 ноября подошло быстро, и вот уже парадный полк под командованием начальника училища контр-адмирала П. И. Парамошкина застыл в строю на Красной площади. Прошли курсанты великолепно, за что все получили благодарность от министра обороны СССР маршала Андрея Антоновича Гречко. Отметили и руководство парадным полком. Начальник училища контр-адмирал П. И. Парамошкин получил звание вице-адмирала, а подполковник В. А. Петухов – звание полковника.

После прохождения по Красной площади курсанты сразу пошли на Ленинградский вокзал. Погода стояла великолепная, светило солнце, окна москвичей были открыты, и из

них слышались приглашения ребят на празднование великого праздника. Настроение у людей было праздничное, многие кричали, что курсанты ВВМУПП прошли лучше всех, и вновь зывали в гости. Но вмуповцы стремились домой, в родной Ленинград, в котором уже не были два месяца. В 13 часов на скором поезде «Юность» курсанты убыли из Москвы. Прибыв в училище, все участники парада были отпущены в увольнение на трое суток.

# Вокруг Скандинавии

Второй курс пролетел незаметно, и вот уже опять практика на флоте. В этот раз курсанты второго курса проходили практику на плавбазе «Волга».

Выйдя из Кронштадта, плавбаза прошла Балтийское море, через балтийские проливы вышла в Северное море и, обогнув Скандинавию, пришла в губу Оленью. Это уже был океанский поход. Опять курсанты несли вахту сигнальщиками, вели навигационную прокладку, определяли место плавбазы по звездам, солнцу, маякам. И, конечно, усваивали главные принципы морской службы: «Если хочешь жить в уюте – спи всегда в чужой каюте», «Подальше от начальства, поближе к камбузу», «Ходить на шестивесельном яле<sup>12</sup> очень приятно. Плохо ял идет – можно свалить вину на соседа».

В соответствии с Корабельным уставом ВМФ ребята отработывали вопросы борьбы за живучесть, исполняли обязанности командиров отделений, а некоторые и старшин команд. Особенно нравилось курсантам нести вахту сигналь-

---

<sup>12</sup> Шестивесельный ял – мореходная шлюпка с шестью вальковыми веслами. Длина – 6 м 11 см, ширина – 1 м 83 см, высота от киля до планширя – 78 см, масса – около 600–650 кг. На каждой банке шестерки сидят по два гребца. Имеется парусное вооружение: разрезной фок, площадь паруса – 18,32 м<sup>2</sup>. Используется на современных боевых кораблях для обучения личного состава морской практике, связи с другими кораблями и берегом, перевозке малых грузов и спортивных целей.

щиками на мостике. Пока, правда, исполняли они роль дублеров сигнальщика, но через несколько дней уже могли самостоятельно обнаруживать различные цели на поверхности моря, замерять параметры погоды, поднимать флажные сигналы, с трудом, но читать переданные семафоры с других кораблей. Сравниться по скорости чтения семафоров со штатными моряками было делом невыполнимым, но ребята старались. Приятно было находиться на мостике, но основным мероприятием практики была, конечно, штурманская подготовка, ведь практика и называлась штурманской.



*Плавбаза «Волга» на пути из Кронштадта на Северный флот*

В учебном классе были организованы штурманские места, и курсанты, как и на крейсере, бегали к пеленгаторам, брали пеленга, прокладывали их на картах. К определению места плавбазы визуальным способом прибавилась и обсервация по радиомаякам и, конечно, по солнцу и звездам.

В губе Оленьей, куда прибыла плавбаза, курсанты попали на печальное событие – похороны подводников, погибших на первой ракетной дизельной подводной лодке проекта 644, С-80.

В январе 1961 года подводная лодка вышла в море для отработки учебных задач. На борту находилось 68 человек, в том числе и часть экипажа однотипной лодки С-164. Последнее сообщение о метеообстановке от лодки поступило в 0 часов 30 минут 27 января 1961 года. 3 февраля рыбаки с траулера РТ-38 обнаружили в трале аварийный буй подводной лодки, были организованы поиски, продолжавшиеся до 16 февраля, однако лодка обнаружена не была.



*Курсанты занимаются астрономическими наблюдениями (как всегда, секстанов не хватило А. Карпенко, А. Кузякину, В. Цветкову)*

Семь с половиной лет С-80 считалась пропавшей без вести. Только в 1968 году в штаб Северного флота поступила информация от рыбаков о том, что в одном из районов Баренцева моря рыбацкие сети цепляются за какой-то предмет. Спасатель «Алтай» обследовал район и определил, что на грунте лежит подводная лодка С-80. Лодка лежала на твердом грунте без дифферента, накренившись на правый борт. Операция по подъему лодки получила название «Глу-

бина». Подъем проводила экспедиция особого назначения ЭОН-1 °Северного флота. Затонувшая лодка была оторвана от грунта спасательным судном «Карпаты» с помощью подкильных строповых приспособлений<sup>13</sup> и отбуксирована в прибрежный район.



Подводная лодка С-80  
(проект 644, Северный флот)

27 января 1961 года погибла в Баренцевом море севернее полуострова Рыбачий в результате поступления воды в прочный корпус через шахту РДП, вследствие обмерзания поплавкового клапана. Погибло 68 подводников.

23 июня 1968 года обнаружена на глубине 196 метров без дифферента с креном 35-37° на правый борт. 24 июля 1969 года подводная лодка поднята спасательным судном «Карпаты» и отбуксирована в губу Наша Терiberского залива.

В октябре 1969 года ввиду заключения комиссии о нецелесообразности проведения восстановительных работ подводная лодка была взорвана и на базе «Главторчермета» на мысе Зелёный в Кольском заливе разделана на металл. Часть конструкций подводной лодки оставлены на берегу бухты Завалишнина.

*Подводная лодка С-80 (проект 644) выходит в свой последний поход*

---

<sup>13</sup> Подкильные строповые приспособления – ленты из мягкой стали, пропущенные под корпусом подводной лодки с борта на борт и закрепленные концами на верхней палубе. Служат для завода стропов при подъеме затонувшей подводной.

После подъема подводного корабля было установлено, что лодка, следуя под РДП<sup>14</sup>, провалилась на глубину. Из-за обледенения поплавкового клапана системы подачи воздуха к дизелям закрытие трубопровода подачи воздуха к дизелям не произошло. Почему-то система обогрева клапана горячей водой от дизеля была отключена, и в прочный корпус поступила забортная вода. Однако некоторые обстоятельства так и остались невыясненными. Положение вертикального руля С-80 было 20 градусов на левый борт, что наводило на мысль о том, что подводная лодка вынуждена была резко отвернуть, чтобы избежать столкновения с каким-то неизвестным судном. Лодка была поднята с глубины почти 200 метров, переведена в мелководный район, где произошло тщательное расследование причин аварии.

Курсанты встречались с непосредственными участниками операции, слушали их рассказы о подъеме подводной лодки. Особенно тяжелая работа была у спасателей, которые работали внутри подводной лодки. Второй, третий и четвертый отсеки были сильно разрушены. Некоторое время после аварии в концевых отсеках еще были живы 24 человека. На всплытие у лодки не хватило запасов сжатого воздуха. В отсеках люди умирали от медленного удушья из-за нехватки кислорода.

В боевой рубке на командирском перископе нес командирскую вахту старший помощник командира капитан 3-

---

<sup>14</sup> РДП – работа дизеля под водой.

го ранга В. Осипов. На зенитном перископе стоял вахтенный офицер, командир ракетной боевой части капитан-лейтенант В. Черничко. Офицеры и мичмана спасательного судна делились информацией с курсантами не очень охотно, слишком тяжелыми были впечатления.

Для курсантов это было первое соприкосновение с подводной действительностью. Ведь до этого момента представление о подводной службе ребята связывали с романтикой дальних походов, посещением иностранных портов. Подъем С-80 предоставил и огромный опыт военно-морскому флоту. Судостроителями были разработаны и внедрены устройства, повышающие надежность аварийно-спасательных систем подводных лодок. Командованием Военно-морского флота было принято решение о развитии аварийно-спасательных сил.



### *Памятник экипажу подводной лодки С-80 в Оленьей Губе*

Моряки с С-80 были похоронены в братской могиле в поселке Оленья Губа. Летом 1969 года на могиле установлен памятник с надписью: «Вечная память подводникам экипажа ПЛ “С-80”, погибшего при выполнении служебных обязанностей».

Причины катастрофы С-80 изучались на флотах и, конечно, в военно-морских училищах. Рекомендации, основанные на результатах расследования гибели С-80, вошли в «Наставление по борьбе за живучесть подводной лодки» издания 1971 года (НБЖ ПЛ-70).

Ужесточились занятия по борьбе за живучесть и в Ленкоме. Мичмана-инструкторы по много раз проверяли курсантов на знание «Руководства по живучести», аварийных систем подводных лодок. И только после того как курсант без запинки отвечал на все поставленные вопросы, его допускали до практических занятий. Занятия проводились на тренажерах, полностью соответствовавших лодочным системам.

После практики курсанты нашли нарукавные знаки с тремя лычками. Это уже были опытные, прошедшие два курса, побывавшие на боевых кораблях, да и не только побывавшие, но и выполнявшие корабельные обязанности военнослужащие. Если на первом курсе в головах вертелась мысль «выгонят, обязательно выгонят», на втором – «а может быть, все-таки не выгонят?», то на третьем – «пусть только попробуют».



Общеобразовательные предметы остались позади, впереди ждали интересные специальные флотские науки. Да если даже и выгонят – в любой гражданский вуз можно пойти, отслужив полгода на флоте. А курсантов-третьекурсников учебные заведения брали с удовольствием, знали, что в морских училищах учат хорошо. Звали третьекурсников в училище веселыми ребятами. Учеба уже не отнимала много времени, к тому же дисциплины были интересными, так что курсантам третьего курса можно было расслабиться. Да и в увольнение теперь пускали не только в выходные дни, но и по средам.

В отпуску курсанты поехали уже с тремя лычками на рукавах. В начале отпуску друзья решили съездить на рыбалку на Вуоксу. Сказано – сделано: взяли снасти, палатку, оделись

по сезону. Долго решали: сколько брать горячительных напитков? Толя Кузякин и Володя Цветков считали, что нужно взять не менее трех бутылок на день, Валера Вальденс склонялся к бутылке на брата в день. Черту подвел Толя Карпенко, сказав: «Сколько ни возьмем, все равно мало будет». Действительно, за неделю рыбалки пришлось дважды идти в поселок, благо лодка моторная была.



*Друзья на рыбалке (слева направо: Кузякин, Вальденс, Цветков, Карпенко)*

Остановились друзья на одном из живописных островов

Вуоксы, самой крупной реки Карельского перешейка: ее длина – более 140 км, а площадь водосборного бассейна – 68 тысяч км<sup>2</sup>. Установили палатку, камнями выложили дорогу к воде, получился прекрасный самодельный причал. Пейзаж дополняли сказочные леса с огромным количеством грибов и ягод, огромные скалы и валуны, принесенные ледником, а самое главное, обалденная рыбалка, ведь река была полна рыбы. В общем, рыбалка получилась на славу. Самую крупную рыбу – щуку – поймал Цветков, но и мелких окушков, плотвичек, уклеек хватало с избытком, чтобы приготовить рыбацкую уху.

После поездки на Вуоксу Владимир поехал с Анатолием Карпенко к его родителям под Киев. Украина поразила Цветкова своими красками, доброжелательностью людей, красотой девушек. Городище, куда приехали друзья, было небольшим сельским поселком. Здесь был некрупный завод по изготовлению каких-то запчастей для сельскохозяйственных машин, были колхозные поля, коровники, телятник, в котором трудились милые девушки. Поблизости был расположен розовый питомник, в котором выращивали колоссальное количество разноцветных роз. Аромат от питомника разносился на сотни метров. Вечерами ребята посещали сельский клуб. Ходили, конечно, в форме, чем вызывали восхищение местных девушек и зависть парней. Отпуск пролетел мгновенно, и вот уже вновь встреча с училищем, рассказы друзей.

Один из курсантов, так же как и Цветков, поехал к приятелю в деревню. Занимались ребята рыбной ловлей, походами за грибами и, конечно, посещением танцплощадки в сельском клубе. Через деревню протекала небольшая речка. Летом она неспешно несла свои воды, но вот в периоды дождей и таяния снега река превращалась в бурный, бешеный поток, смывая все на своем пути. Смывала она постоянно и мостик, связывающий две стороны деревни. Поэтому пройти к магазину не замочив ног получалось не всегда, а иногда и вовсе магазин оказывался недостижимым. От нечего делать ребята решили построить новый мост. Достали стройматериал, на станции за бутылку водки приобрели два рельса. Работа закипела, и через несколько дней друзья доложили председателю колхоза о новом мостике.

Председатель внимательно осмотрел мост и вдруг вместо благодарности заявил, чтобы курсанты немедленно уезжали из деревни. На вопрос «Почему?» Иваныч, так звали председателя, объяснил, что мост смывается два, а то и три раза в год. Местные мужики его строят заново, получая за это магарыч, а теперь этот заработок у них пропал, и как бы мужики, лишённые подработок, не «накостыляли друзьям по шее». Пришлось незадачливым строителям уехать раньше срока.

Через несколько дней после начала учебы к Цветкову обратился его друг Валерий:

– Володя, вчера ехал к родственникам в метро и на станции «Парк Победы» девушку встретил обалденную.

– Познакомился? – думая о чем-то другом, машинально спросил Цветков.

– Нет, я же тебе говорю, на метро ехал, а она на станции дежурила. Я пока вернулся, уже другая была.

– Пешком надо ходить, – резонно заключил Владимир, – тогда бы не упустил.

– Слушай, – не унимался Валерий, – давай в среду съездим найдем ее.

– Да как ты ее теперь найдешь?

– Я же говорю, она дежурит там.

В среду, получив увольнительные, друзья поехали на станцию «Парк Победы». На станции действительно дежурила симпатичная девушка в форме.

– Эта? – спросил Владимир.

– Нет, та блондинка, симпатичная была, – ответил приятель.

– Какая тебе разница – блондинка, брюнетка? Смотри, тоже симпатичная. Давай с ней познакомимся.

Но Валерий наотрез отказался и, подойдя к дежурившей девушке, спросил:

– Девушка, извините, в воскресенье здесь дежурила симпатичная девушка в форме. Как ее найти?



*Курсанты Валера Вальденс и Володя Цветков*

Девушка внимательно осмотрела ребят и, улыбнувшись, кокетливо ответила:

– У нас все в форме работают и все симпатичные. А зачем она вам?

В разговор включился Владимир:

– Вы знаете, она очень понравилась моему другу, он хочет ее найти и познакомиться.

Девушка еще раз осмотрела ребят и сказала:

– Ладно, попробую вам помочь. Приметы скажите вашей избранницы.

– Симпатичная, в красном беретике, невысокая, да, еще

блондинка.

– По таким приметам вы ее не найдете. У нас все девушки в красных беретах, все невысокие и все симпатичные.

– Валера, – вновь подключился к разговору Цветков, – напрыгись, давай вспоминай приметы. Может быть, на плече или на спине родинка какая-нибудь есть?

– Так вы что, ее голую видели? – всплеснув руками, воскликнула девушка.

– Нет, только мечтаем, – уточнил Владимир.

– Да вы нахалы, – обиделась дежурная по станции. – Не буду вам помогать.

– Девушка, извините, это он такой нахал, а я действительно хочу девушку найти, – произнес Валера.

Девушка покачала головой и произнесла:

– Ладно уж. Заболталась я с вами, а мне надо за безопасностью наблюдать. В общем, приходите в субботу, я постараюсь узнать. В какое время вы видели девушку в воскресенье?

Друзья уточнили время, в которое Валера пересекался с понравившейся ему работницей метрополитена, договорились, в какое время им подойти в субботу, и пошли по своим увольнительским делам.

Дежурная свое обещание выполнила, и понравившаяся Валерию девушка была найдена.

На третьем курсе начались практические занятия по водолазной подготовке, ведь каждый подводник должен знать, как спастись в случае аварии. Все подлодки разделены на от-

секи. Обычно три отсека – носовой, центральный и кормовой – являются отсеками живучести. Это значит, что эти отсеки при аварии подводки становятся убежищами для моряков. Переборки с наружной стороны в отсеках живучести рассчитаны на большее давление, чем изнутри. В этих отсеках располагаются средства выхода подводников на поверхность моря: торпедные аппараты, шлюзовые люки и камеры. На атомных лодках установлены всплывающие спасательные камеры.

Интересна история появления и развития аварийно-спасательной службы на море. В XVII веке в Московском государстве была официально зарегистрирована профессия водолаза. Основными задачами водолазов в то время были обследование фарватеров, осмотр и ремонт подводных сооружений в портах, подъем затонувших предметов, а также поиск затонувших сокровищ и добыча жемчуга. Погружались древние водолазы не более чем на двадцать метров.

Развитие судостроения и судоходства при Петре Первом в корне изменило взгляды на использование водолазов. В 1719 году изобретатель из подмосковного села Покровское Ефим Никонов предложил первое автономное водолазное снаряжение. Он же представил проект подводной лодки, названной им «потаенное судно». Проект был одобрен Петром Первым, но, к сожалению, реализован при императоре не был из-за его смерти.



*Инструктор проверяет готовность курсантов к выходу через торпедный аппарат*

Спасательная служба России на водных объектах стала развиваться намного позже. Лишь 23 апреля (5 мая) 1882 года указом Его Императорского Величества Императора всея Руси Александра Третьего была создана водолазная школа в Кронштадте: «...моим Указом для приготовления опытных в водолазном деле офицеров и нижних чинов для судовых надобностей и подводных минных работ учреждается в Кронштадте водолазная школа». Сотрудники школы занимались созданием водолазного оборудования, разработкой учебных пособий. Мичманом Е. В. Колбасьевым был

изобретен подводный электрический светильник, разработана схема подводной связи с водолазами. Другими преподавателями школы были созданы телефонная водолазная станция, подводный фотоаппарат и другие элементы подводной техники. Большая работа велась в области физиологии подводных погружений. Первая водолазная школа стала базовым центром развития водолазного дела. Научные и практические разработки позволили увеличить глубину погружения водолазов до 65 метров и повысить безопасность их работы.

После Великой Октябрьской социалистической революции, 17 декабря 1923 года, при Объединенном государственном управлении (ОГПУ) была создана Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН). Общее руководство новой организацией осуществлял Ф. Э. Дзержинский. Этот день считается днем рождения морских спасателей. По мере развития подводного судостроения, выхода советских подводных лодок в Мировой океан развивалась и аварийно-спасательная служба страны.



### *Первый российский корабль-спасатель, «Коммуна»*

Первым кораблем-спасателем был построенный в 1913 году катамаран<sup>15</sup> «Коммуна», до 1922 года носивший название «Волхов». Судно имело полное водоизмещение 3 100 тонн, длину 96 метров, ширину 18,57 метра, осадку до 3,65 метра. Высота борта составляла 8,4 метра. Корпуса судна соединялись между собой в оконечностях четырьмя 18-метровыми арочными фермами, расположенными на равном расстоянии друг от друга и соединенными продольными балками. Высота пролета ферм – 10,5 метра. Подъемная сила четырех глав-

---

<sup>15</sup> Катамаран – двухпалубное судно, соединенное в единый корпус специальным мостом (арками).

ных гиней<sup>16</sup> достигала 1000 тонн. Поднимаемая из воды субмарина размещалась между корпусами судна на двенадцати поворотных поперечных бимсах с сосновыми кильблоками.

Первой подводной лодкой, поднятой спасателем, стала АГ-15, затонувшая летом 1917 года в Аландских шхерах. Лодка затонула при учебном погружении с открытым рубочным люком.

Спасательные работы проводились в штормовых условиях, и 16 (29) июня гинями подводная лодка была поднята. После подъема лодка была отремонтирована силами экипажа спасателя и через месяц вступила в строй. Через два месяца, 24 сентября (7 октября), была поднята с глубины 13,5 метра подлодка «Единорог», затонувшая после навигационной аварии. Во время Великой Отечественной войны «Коммуна» работала на ладожской «Дороге жизни». Со дна было поднято большое количество танков, тракторов, автомобилей, надводных кораблей и даже подводная лодка Щ-411, потопленная на Неве артиллерийским огнем противника.

Одновременно «коммунарцы» готовили для флота легководолазов, ремонтировали подводные лодки, надводные корабли и суда. Только в 1944 году «Коммуна» подняла 14 затонувших объектов общим водоизмещением 11 767 тонн, оказала помощь 34 аварийным кораблям и судам.

В 1954 году легендарное судно было поставлено на капи-

---

<sup>16</sup> Гини – особый вид талей, применяемых для подъема тяжестей.

тальный ремонт. После ремонта и модернизации судно вновь приступило к спасательным работам. В конце ноября 1956 года с глубины 45 метров была поднята протараненная эсминцем субмарина М-200. В октябре 1957 года с глубины 73 метра была поднята подлодка М-256, в августе 1959 года – затонувший на глубине 22 метра торпедный катер. Всего за свою службу «Коммуна» оказала помощь более чем ста кораблям и подводным лодкам.

Наряду с развитием аварийно-спасательной службы военно-морского флота активно развивались различные способы спасения подводников. Выход из затонувшей подводной лодки может осуществляться «сухим» и «мокрым» способами. «Сухим» способом подводники выходят с помощью спасательных средств поисково-спасательной службы флота, в составе которого имеются корабли-спасатели.

При «сухом» способе колокол со спасательного корабля спускается по тросу на подводную лодку и пристыковывается к специальной площадке вокруг люка. После стыковки откачивается вода из пространства над люком, выравнивается давление, открываются люки, и личный состав переходит из лодки в колокол. Позднее были спроектированы специальные подводные аппараты, которые подходили к подводной лодке самостоятельно. Данным способом спасение подводников может осуществляться даже с предельных глубин погружения субмарин. Позже были построены две подводные лодки-спасатели.

В 1967 году советское правительство приняло решение построить лодку-спасатель. И уже в 1972 году техническая документация для лодки «Ленок» проекта 940 была разработана. Главной особенностью подводного корабля-спасателя было наличие двух сверхмалых подводных аппаратов, способных эвакуировать подводников с глубин до 500 метров. Водолазное оборудование позволяло водолазам выполнять спасательные работы до глубины 300 метров.



*Подводная лодка-спасатель «Ленок»*



*Лодка-спасатель подходит к аварийной подлодке, лежащей на грунте*

На «Ленке» находилось разнообразное медицинское оборудование, декомпрессионные камеры, а самое главное, высококлассные специалисты-спасатели. Головная лодка-спасатель, БС-486, была построена и сдана Военно-морскому флоту в 1975 году.

При выходе с аварийной подводной лодки «мокрым» способом подводники надевают индивидуальные средства спасения, включающие водолазное белье, гидрокостюм, индивидуальный дыхательный аппарат. Выход может осуществляться через торпедные аппараты, боевую рубку и входной люк кормового отсека. Если время пребывания подводника

под давлением не превышает 2 минут, а глубина – до 100 метров, то выход может производиться свободным всплытием. Если же время более 2 минут или глубина более 100 метров, то выход производится по буйрепу.

Выход с глубины должен производиться с учетом режима декомпрессии<sup>17</sup>. В противном случае подводник получит декомпрессионное (кессонное) заболевание. Зачастую эту болезнь называют кессонной или водолазной.

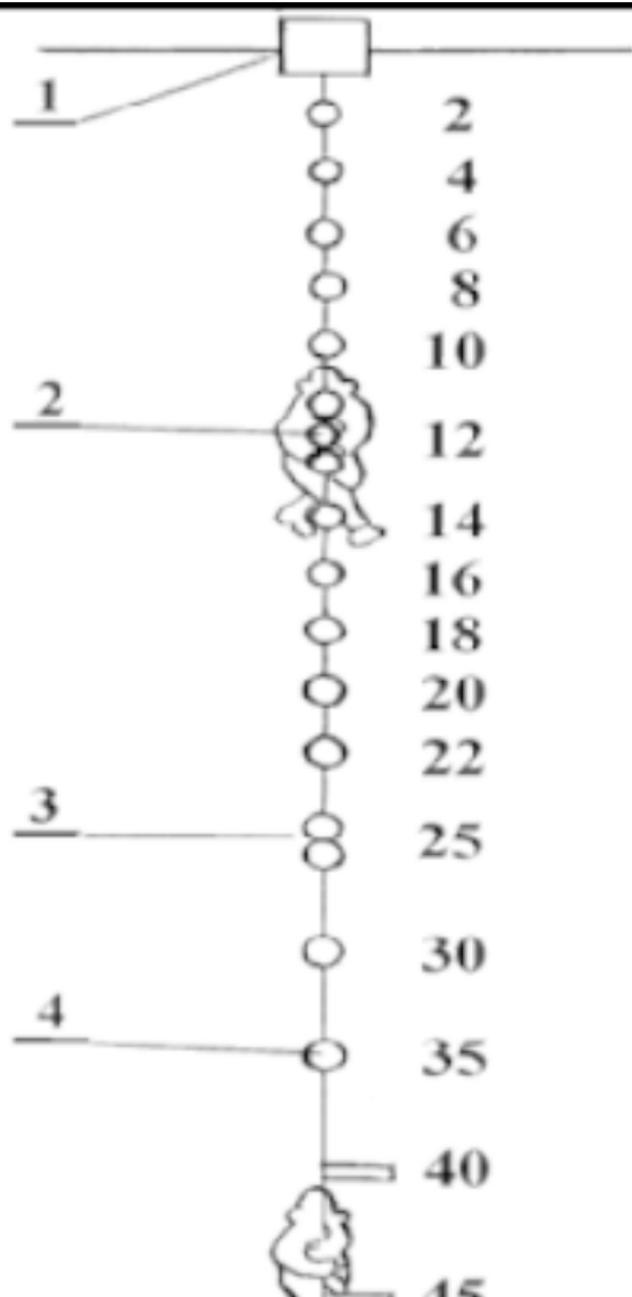
Отсеки живучести снабжены буй-вьюшками, представляющими собой катушку с намотанным буйрепом с мусингами. Перед выходом из аварийной подводной лодки отрезается необходимое количество буйрепа на буй-вьюшке, равное глубине, на которой находится аварийная подлодка, плюс 10 процентов на снос. Конец буйрепа закрепляется на специальной скобе на корпусе подводной лодки карабином, затем буй-вьюшка выпускается на поверхность моря.

Мусинги начинаются с глубины 35 метров и до 25 метров располагаются через пять метров. На 25 метрах установлен двойной мусинг, предупреждающий подводника, что далее мусинги идут через два метра. Подводник, выйдя из подводной лодки и закрепив специальный карабин на буйрепе, начинает всплытие. До 35 метров выход осуществляется свободным всплытием, скользя по тросу на карабине. С 35 мет-

---

<sup>17</sup> Декомпрессия (время шлюзования) – время для постепенного уменьшения давления, действующего на работников, работающих под давлением, при подъеме их с глубины.

ров подводник всплывает по заранее выбранному из специальной таблицы режиму декомпрессии. На каждом мусинге делается остановка на определенное время. Время рассчитывается по количеству вдохов: четырнадцать вдохов – одна минута.



На 12-метровой глубине на буйрепе установлен тройной мусинг, означающий, что при сильном волнении или шторме подводник может выждать время, соответствующее времени оставшихся остановок, и выйти свободным всплытием, отцепившись от буйрепа. После всплытия на поверхность моря подводники переключаются на дыхание из атмосферы, пристегиваются друг к другу и ждут спасателей. Безусловно, выход из затонувшей подводной лодки является сложной операцией, требующей сильной физической и психологической подготовки. Не случайно вопросам подготовки курсантов по борьбе за живучесть уделялось пристальное внимание.

В училище были прекрасные тренажеры для отработки выхода подводников из аварийной подводной лодки. Руководили обучением опытные мичмана, прослужившие на подводных лодках не один год. Конечно, первый раз залезать в торпедный аппарат жутковато, но, собрав волю в кулак, ребята выполняли все упражнения.

На всем протяжении службы на подводных лодках подводникам приходится ежегодно проходить подготовку по живучести. Каждый раз перед заползанием в торпедный аппарат всех членов экипажа охватывает волнение.



### *Выход подводника через торпедный аппарат*

Занятия по водолазной подготовке пробудили у ребят желание заняться подводным спортом. В Ленинграде как раз открылась первая спортивная секция по легководолазной подготовке, «Нептун». В училище в то время еще аквалангистов не обучали. Вальденс, Васильев, Карпенко и Цветков немедленно разыскали подводный клуб и записались в него. Однако занятия проходили по вечерам в будние дни, а третьекурсников отпускали в увольнение в выходные и в среду – конечно, если курсант не имел задолженностей по учебе. Пришлось обратиться к командиру роты капитан-лейтенанту Александру Егоровичу Антипину. Ротный написал

рапорт начальнику училища. Вице-адмирал разрешил посещать занятия, но с условием, что это не отразится на учебе. Так четверка будущих минеров еще обрела возможность стать аквалангистами. Через год друзья получили удостоверения легководолазов. Кстати, для Толи Карпенко это определило его дальнейшую службу, он стал служить в подводном спецназе и дослужился до командира части морских диверсантов.

12 апреля 1970 года все курсанты училища были собраны в клубе. Выступал начальник училища вице-адмирал П. И. Парамошкин. Речь шла об учебе, воинской дисциплине, стоящих перед учебным заведением задачах. В середине доклада дежурный по училищу подошел к адмиралу и передал ему какую-то записку. Павел Иванович внимательно прочитал и произнес:

– Товарищи офицеры, мичманы и курсанты! Сегодня ночью в Атлантике погибла атомная подводная лодка К-8. Прошу всех встать и почтить память погибших героев.

Это была вторая подводная лодка, с гибелью которой столкнулись курсанты. Еще свежи были в памяти ребят похороны погибших подводников с дизельной лодки С-80 в губе Оленьей. И вот – новая трагедия. Считалась очень маловероятной гибель лодки из надводного положения, но вот К-8 развеяла этот миф. На кафедре теории устройства и живучести подводной лодки стали пересматривать вопросы управления аварийным кораблем, ведения борьбы за живучесть.

Борьба за живучесть подводной лодки стала неотъемлемой частью жизни будущих подводников. На всех соединениях подводных лодок были учебно-тренировочные станции, на которых экипажи отрабатывали выход из затонувшей субмарины через боевую рубку, торпедный аппарат, учились тушить пожары в условиях большой задымленности, стесненности.

В Полярном роль УТС выполняла подводная лодка К-21. В годы Великой Отечественной войны прославленная подлодка совершила 12 боевых походов. В июне 1942 года «Двадцать первая» под командованием капитана 3-го ранга Н. А. Лунина была развернута для прикрытия союзного конвоя PQ-17, следующего из Великобритании в Советский Союз с военными грузами. Через несколько дней командир К-21 получил радиограмму, в которой сообщалось, что на перехват конвоя движется немецкая эскадра во главе с кораблями «Тирпиц» и «Адмирал Шеер».

Линкор «Тирпиц» был спущен на воду 1 апреля 1939 года. Свое название корабль получил в честь основателя германского флота гросс-адмирала Альфреда фон Тирпица. В 1942 году корабль был направлен в северные моря для уничтожения арктических конвоев союзников по антигитлеровской коалиции. В активных боевых действиях линкор участия не принимал из-за опасения немецкого командования потерять столь дорогой корабль. К тому же в Германии отсутствовали авианосцы, так что воздушного прикрытия сво-

их сил в морях немцы не имели. Но даже присутствие «Тирпица» в арктических морях наводило ужас на британские военно-морские силы.

Тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» был старше «Тирпица» на шесть лет. Первоначально корабль относился к классу броненосцев, но перед войной его официально перевели в класс тяжелых крейсеров. Корабль имел мощное вооружение. Артиллерия главного калибра была представлена шестью 283-мм орудиями. Кроме этого на крейсере было установлено восемь 150-мм орудий, а также зенитная артиллерия.

Прикрытие эскадры осуществлял тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и несколько эсминцев проекта 1936. Корабли ходили противолодочным зигзагом, в воздухе над ними находились немецкие гидросамолеты типа Arado Ar 196.

Командир лодки Н. А. Лунин принял решение атаковать немецкую эскадру. В качестве главной цели был выбран линкор «Тирпиц». Прорвав охранение эсминцев, лодка с дистанции 18 кабельтовых произвела четырехторпедный залп из кормовых торпедных аппаратов по главной цели.

Через несколько секунд на лодке было слышно два взрыва.

До настоящего времени точно не известно, попали торпеды в линкор или взорвались при ударе о грунт, но вся немецкая армада убралась восвояси.

За годы войны К-21 произвела 10 торпедных атак, 2 ар-

тиллерийские атаки и 6 минных постановок. Было уничтожено 17 фашистских транспортов и боевых кораблей. В послевоенное время было подтверждено потопление на минах одного транспорта, одного боевого корабля (большой охотник за ПЛ), а также потопление артиллерией двух норвежских невооруженных рыболовецких мотоботов и повреждение еще трех мотоботов.

После войны К-21 обеспечивала боевую подготовку подводников Полярного, участвовала в океанографической работе в районе архипелага Новая Земля, затем служила учебно-тренировочной базой для отработки борьбы за живучесть. В 1983 году легендарная подводная лодка была переоборудована в Музей боевой славы Северного флота и поставлена в Североморске. В настоящее время Краснознаменная подводная лодка К-21 является филиалом Военно-морского музея Северного флота.



*Легендарная подводная лодка К-21 – музей в Североморске*

# Очередная практика

День Победы друзья из 4-го взвода минно-торпедного факультета – Вальденс, Кузякин, Карпенко и Цветков – решили отпраздновать в вечернем ресторане у Московских ворот. Иногда, разбогатев, можно было позволить себе немного расслабиться. Днем заведение работало как обычная столовая, а вечером – как ресторан. Ребятам здесь знали, встречали радушно и, даже если не хватало денег, давали отсрочку. Обеденный зал находился на втором этаже, а на первом был гардероб. Поздоровавшись с дядей Лёшей, гардеробщиком, друзья сдали бушлаты и поднялись на второй этаж. Встретила их официантка тетя Маша:

– Ой, ребятки пришли, добрый день, проходите. Что-то давно не приходили. Наверное, учеба замучила?

– Да, зачеты сдавали, – ответил Валера Вальденс.

Выбрав столик, друзья сделали заказ и предались отдыху. Первый тост, как всегда, был за дружбу, второй – за девушек, ну а третий, безусловно, за тех, кто в море.

Внезапно в зал вошел патруль: капитан с общевоисковыми нашивками и два курсанта первого курса сухопутного училища.

– Товарищи курсанты, – грозным голосом обратился начальник патруля к сидящим за столом курсантам, – вы что, не знаете, что курсантам посещать такие места категориче-

ски запрещено?

– Знаем, товарищ капитан, – ответил Толя Карпенко.

– Так почему вы здесь да еще спиртное употребляете? – продолжил свои вопросы капитан, указав на стоящую на столе бутылку водки, и добавил: – Собирайтесь – и вниз, я сейчас дежурную машину из комендатуры вызову. Где здесь телефон? – спросил он подошедшую тетю Машу.

– Телефон в кабинете директора, а его нет, – ответила женщина. – И я прошу вас спуститься вниз, здесь в верхней одежде запрещено находиться.

– Ничего, мы в сторонке за пустым столиком подождем, – добавил начальник патруля.

Но тетя Маша была настойчива:

– Еще раз повторяю: спуститесь вниз и там ждите, не хватало еще от санитарной службы втык получить.

Поняв, что спор с напористой официанткой ни к чему не приведет, офицер обратился к курсантам:

– Пошли вниз. Быстро собирайтесь.

– Товарищ капитан, – обратился к начальнику патруля Цветков, – сейчас мы закончим, расплатимся и спустимся. Куда мы денемся?!

Вокруг курсантского столика начал собираться персонал ресторана, даже повар Сергеевич вышел, размахивая половником. От соседних столиков слышались тоже поддерживающие морских курсантов голоса:

– Капитан! Что ты к ребятам привязался, говорят же тебе

– подожди внизу. Сейчас они расплатятся и придут.

Поняв, что назревает скандал, капитан приказал:

– Даю пять минут и жду вас внизу, – и, скомандовав патрульным, пошел вниз.

Патрульные гуськом потянулись за начальником. Едва патруль скрылся, тетя Маша подбежала к столику курсантов:

– Ребята, собирайтесь, сейчас я принесу бушлаты и выведу вас через кухню. Потом рассчитаетесь, – добавила она, увидев, как курсанты достают деньги.

Трех минут хватило друзьям опрокинуть на посошок по рюмке и выйти за тетей Машей на кухню.

Выйдя на улицу, друзья надели бушлаты и удалились через дворы подальше от ресторана.

– Как они узнали, что мы там? – спросил Толя Кузякин.

– Потому что мы нарушили главный принцип подводников, – разъяснил Цветков.

– Какой главный принцип? – вновь задал вопрос Толя.

– Главный принцип подводников – скрытность, а мы бушлаты внизу оставили, в гардеробе. Вот капитан и увидел, – пояснил Валера Вальденс и добавил: – А вы видели восторг в глазах патрульных?

– Да уж, глаза у них были квадратными, – согласились друзья. – Надо тетю Машу отблагодарить.

Решили преподнести женщине конфеты и цветы. Через несколько дней ребята в том же составе, купив коробку конфет и цветы, зашли в ресторан. Увидев курсантов, офици-

антка тетя Маша, всплеснув руками, воскликнула:

– Ребятки, как вы? Не попались? А то мы все переживаем за вас.

– Да нет, спасибо вам за помощь, – друзья поблагодарили женщину и вручили ей принесенные подарки.

Тетя Маша даже прослезилась:

– Что вы, мальчики, у вас и так денег нет, а вы тратитесь! – и рассказала, как развивались события после ухода ребят.

Узнал капитан, что в ресторане курсанты, действительно, увидев на вешалке бушлаты. Спустившись на первый этаж, он послал одного из патрульных позвонить в комендатуру и вызвать дежурную машину. Прождав ребят, патруль вновь поднялся в зал и, не обнаружив курсантов, поднял скандал. Пытался зайти на кухню, но его не пустили. Вызвали милицию. Но весь персонал и посетители клятвенно заверяли, что никаких курсантов в ресторане не было. Из комендатуры приехал майор на машине. Покричал на капитана, что тот зря автотранспорт вызвал.

– Теперь, ребята, раздеваться будете на втором этаже. Вашу одежду будем вешать в шкаф, – закончила свой рассказ тетя Маша.

После третьего курса практика у курсантов проходила на подводных лодках Северного флота, торпедных катерах в губе Долгой и на малых катерах в Кронштадте. Четвертый взвод попал на подводные лодки в Лиинахамари, где базировались дизельные лодки 613-го проекта. Практика была

очень интересной, ребята уже знали морскую службу не понаслышке и четко осознавали, что и как надо делать. Правда, лодки были старыми, но в море выходили часто. Валера Вальденс и Валера Васильев ушли на лодке в Росту на ремонт, Володя Цветков и Толя Карпенко остались в Лиинахамари. Ребята увидели взаимоотношения среди подводников. Действительно, отношения на подводных лодках в корне отличались от отношений на надводных кораблях. Здесь в полной мере подтверждались слова Героя Советского Союза, подводника, капитана 2-го ранга Магомета Гаджиева: «Нигде и никогда не было такого равенства перед лицом смерти, как на подводной лодке, где либо все погибают, либо все выживают». На первом выходе в море курсанты были посвящены в подводники. Посвящение заключалось в том, что каждый моряк при первом погружении должен выпить морскую воду, набранную из-за борта. Испили воду Баренцева моря и наши герои.



*Подводные лодки 613-го проекта у причала в Лишнах-марской базе*

Практика на торпедных катерах была менее интересной, так как катера в море практически не выходили. Облазив корабли в первые три дня, курсанты больше времени посвящали ознакомлению с окрестностями поселка Гранитного. Поселок был основан 29 февраля 1944 года специально для базирования торпедных катеров. Командовал соединением дважды Герой Советского Союза капитан 1-го ранга Александр Осипович Шабалин. Удобное расположение базы в губе Долгой позволяло торпедным катерам внезапно атаковать

противника. Всего во время войны катерами было потоплено и выведено из строя 78 транспортов и кораблей противника.

С начала 60-х годов XX века здесь базировалось соединение ракетных и торпедных катеров и малых ракетных кораблей. Именно про эту базу писал в 1951 году выпускник Ленинградского военно-морского подготовительного училища Алексей Киринос:

Вероятно, где-нибудь за Волгой,  
В низенькой бревенчатой избе  
Ничего не слышали о Долгой —  
Отдаленной северной губе.  
И в пустыне, где верблюд шагает  
С разными тюками на горбу,  
Скотовод-узбек пока не знает  
Ни якши про Долгую губу.  
И в Крыму, где гроздьями большими  
Зреет нежный сладкий виноград,  
На курортах неизвестно имя  
Северного порта Долгоград.

Население Гранитного насчитывало около 4000 человек и состояло в основном из семей моряков. Были два детских сада, школа, и даже роддом был – его функции выполнял лазарет. Позже база использовалась для отстоя кораблей консервации, включающих морские тральщики проекта, малые

противолодочные корабли и санитарные катера. Добраться до Гранитного можно было только морским путем, поэтому время отпусков всегда подгадывалось под проход какого-нибудь судна, проходящего мимо губы, или приурочивалось к приходу баржи с продуктами. Зато грибов и ягод в сопках было видимо-невидимо.

Отсутствовала в поселке баня, что потребовало от курсантов некоторого напряжения и применения творческой мысли. На одной из сопки, окружавших поселок, нашли подходящий ручей. На свалке подобрали металлическую трубу длиной пять метров. Установили трубу так, чтобы вода через нее текла в сторону и выливалась с высоты во вновь образованное маленькое озерцо. В озерцо сбросили валун, чтобы можно было стоять под созданным душем. Температуру воды регулировали костром вдоль трубы. Чем больше костер, тем теплее вода. Теперь после каждого рабочего дня можно было принять душ.

К сожалению, базу в Гранитном в 1996 году расформировали, и практически все жители ушли из поселка. Может быть, когда-нибудь здравый смысл возобладает и поселок Гранитный в губе Долгой обретет вторую жизнь.

Последний этап практики проходил в Кронштадте на рейдовых тральщиках и посыльных катерах, именуемых ПОКа-ми. Курсанты поочередно самостоятельно управляли хоть и маленькими, но настоящими кораблями. Учились швартоваться к причалу к бочке, проходить узкости, сниматься со

швартовых<sup>18</sup>. После сдачи зачетов всем выдали свидетельства на право управления шлюпками и катерами. В конце практики класс Цветкова на ПОКе совершил поход в Лужскую губу.

Лужская губа образована двумя полуостровами: Кургальским на западе и Сойкинским на востоке. В водно-болотных угодьях Кургальского полуострова и на прилегающих островах Кургальского рифа, являющегося тектоническим продолжением полуострова, гнездится множество видов водоплавающих и околоводных птиц: лебедь-кликун, лебедь тундряной, лебедь-шипун, гусь-гуменник, гусь белолобый, белошекая и черная казарки, пеганка, кряква, чирок-свистунок, гага обыкновенная, хохлатая чернеть, турпан, средний и большой крохали.

---

<sup>18</sup> Швартовы – канат (трос), которым прикрепляются корабли к причалу или другому кораблю.



*Курсант В. Цветков управляет ПОКом с ходового мостика*

Около 100 видов птиц находятся здесь на гнездовании, 85 видов птиц являются редкими для Балтийского региона. В северной части полуострова расположен авиационный полигон. Позднее здесь был образован Кургальский заказник.



*Церковь в деревне Сойкино, построена на месте деревянной*

Сойкинский полуостров с первого тысячелетия нашей эры находился в ареале расселения финно-угорских племен, а с начала второго тысячелетия входил в зону влияния Великого Новгорода. На протяжении почти всего XVII века полуостров был частью шведской провинции Ингерманландия. В результате Северной войны 1700–1721 годов юго-восточная часть Финского залива вошла в состав Российской империи. В октябре 1708 года «у Сойкиной горы», вблизи деревни Кривые Ручьи (Криворучье) произошел крупный бой, в результате которого русские войска под командованием

Апраксина одержали победу над шведским корпусом под командованием генерала Любекера. В июне 1712-го в Лужскую губу на яхте «Лизет» прибыл царь Пётр I. Он лично промерил глубину дна в устье реки Луги, чтобы убедиться, можно ли здесь устроить порт для военных кораблей.

В 1726 году в Сойкине была построена деревянная церковь на каменном фундаменте и с железной крышей. Церковь несколько раз перестраивалась и в конце концов стала главным храмом и оплотом православия в этой части побережья Финского залива. Храм был посвящен святителю Николаю.

Строительство Лужской военно-морской базы было начато после принятия в июне 1933 года Советом труда и обороны (СТО) постановления «О программе военно-морского строительства на 1933–1938 годы». Программа предусматривала обновление корабельного состава флота, увеличение в три раза сил морской авиации, строительство аэродромов, береговых и зенитных батарей и военно-морских баз. В секретном постановлении СТО № 37 «Об особых мероприятиях по Кронштадтской морской крепости» говорилось: «Приступить в 1934 году к постройке маневренной базы Балтийского флота в Лужской губе», а также к строительству в ее районе «боекладов (в первую очередь для минно-торпедного боезапаса и вооружения)...»



*Остатки недостроенной военно-морской базы в Лужской губе*

База должна была обеспечить базирование более ста кораблей и вспомогательных судов, в том числе линкоров, крейсеров, эсминцев и тральщиков. Для этого на судостроительных заводах строилось шесть легких крейсеров типа «Киров» и восемь линкоров. Линкоры проекта «Б» должны были иметь 26 тысяч тонн водоизмещения, 250 метров длины, девять 305-мм орудий главного калибра, а линкоры проекта «А» – 35 тысяч тонн, 265 метров и девять орудий калибром 406 мм. Оборону базы должны были обеспечивать артиллерийские батареи, железнодорожная артиллерия, авиация с аэродрома, который планировали построить на Сой-

кинском полуострове.

Строительство велось ускоренными темпами, наряду с укреплением берега, строительством причальных стенок, дноуглубительными работами создавали и ремонтную базу. На месте прибрежного луга был выкопан котлован длиной 600 метров и глубиной 12 метров для устройства сухого дока. По мощности и размаху базу стали называть Вторым Кронштадтом. В планах командования Балтийского флота все чаще стали называть базу Главной. К сожалению, планам этим сбыться было не суждено, началась Великая Отечественная война, и объекты базы пришлось взорвать.

Кроме взорванных остатков военно-морской базы и нескольких старых судов там находился полуразрушенный парусник. Парусник был досконально обследован курсантами и использовался для фотографирования.

Впоследствии парусник был переоборудован в ресторан и принимал гостей на Неве. Курсанты облазили развалины базы, ходили по лесу за грибами, так что обратная дорога в Кронштадт получилась еще более сытной. Курсанты, назначенные коками, варили аппетитный грибной суп, а из ягод – чудесный компот.



## Продолжение учебы

Четверокурсников в училище звали женатиками: к этому времени большая часть курсантов уже выбрали свои половинки, и весь год проходил под звуки марша Мендельсона. Не обходилось и без курьезов. Один из курсантов с будущей женой пришли подавать заявление во Дворец бракосочетания. Работница Дворца внимательно ознакомилась с документами и указала, что не хватает одной справки. Моряков в Ленинграде любил, поэтому служительница Фемиды внесла молодых людей в список, но попросила принести все документы завтра. На следующий день будущего жениха внезапно поставили в наряд, и он попросил приятеля отнести документы во Дворец. Встретив девушку приятеля у Дворца, курсант передал ей документы и хотел попрощаться, но девушка одна идти побоялась. Чего не сделаешь ради друга – тем более моряки всегда были джентльменами. Подхватив невесту друга под руку, курсант вошел в приемную Дворца. Работница приняла документы, внимательно посмотрела на ребят и вдруг попросила курсанта выйти с ней в соседнюю комнату.

– Вы знаете, молодой человек, – обратилась она к парню, – ваша невеста вчера подавала документы с другим женихом.

С юмором в курсантской среде всегда было в порядке, и курсант не моргнув глазом ответил:

– Я знаю, это мой друг. Нам она обоим нравится, так что мы оба и женимся на ней.

У работницы Дворца от удивления расширились глаза и случился шок, так что курсанту и другим посетителям срочно пришлось оказывать ей медицинскую помощь. История эта закончилась позитивно, и в скором времени настоящий жених и девушка стали мужем и женой.

Выбрал свою половину и Владимир – 19 сентября 1970 года он покинул общество холостяков. Свидетелем на свадьбе был, конечно, Толя Кузякин. Несмотря на то, что в городе была эпидемия гриппа и официально увольнения были запрещены, командир роты капитан-лейтенант Александр Егорович Антипин отпустил весь класс. «Все равно ведь в самоволку уйдете! Лучше уж официально идите, только не переусердствуйте», – предупредил он старшину класса Анатолия Кравцова. С этих пор Наташа стала верным помощником во всех делах и начинаниях Володи Цветкова.



В середине семестра преподаватель курса партийно-политической работы предложил Цветкову поучаствовать в конкурсе, посвященном двадцатипятилетию Победы Советского Союза в Великой Отечественной войне. Выбрали тему «Основные направления укрепления военно-экономической мощи СССР в период строительства коммунизма». Вначале работа шла туго, но по мере вникания в тему она заинтересовала курсанта. Интересно было выискивать малоизвестные детали жизни страны в предвоенные и военные годы. Оказывается, к началу войны промышленная база Германии в 1,5 раза превышала промышленную базу Советского Союза, кроме того, на фашистов работала практически вся Европа.

Война потребовала коренной перестройки народного хозяйства на военный лад. Нападение фашистской Германии изменило жизненный уклад советского народа, потребовало огромных усилий фронтовиков, работников тыла, направленных на борьбу с агрессором. В начале войны фашистами были оккупированы Украина, Белоруссия, Прибалтика и ряд других территорий страны. Был взят в кольцо блокады один из самых мощных центров военной промышленности, Ленинград, враг вплотную подошел к Москве, дошел до Сталинграда и Северного Кавказа.

Под удары вражеских войск попала наиболее развитая в промышленном отношении территория страны. Здесь располагались самые значимые промышленные предприятия,

колхозы и совхозы. На территории, захваченной врагами, производилось продукции более чем на 46 миллиардов рублей.

Одной из главных задач, которую пришлось решать советскому народу с первых дней войны, был быстрейший перевод народного хозяйства, всей экономики страны на военные рельсы.

И Советский Союз справился с этой задачей, уже к середине 1942 года была завершена перестройка экономики на военный лад. К лету на востоке страны начали работу более 1200 крупных эвакуированных предприятий, вводились новые заводы, шахты, электростанции, доменные и мартеновские печи, прокатные станы, поднималось сельское хозяйство.

Только за 1941 год было перевезено около полутора миллионов вагонов с различными грузами, а также эвакуировано более десяти миллионов человек. 1360 крупных предприятий развернули работу в новых местах.

В 1942 году валовая продукция уральской промышленности возросла по сравнению с 1940 годом в 2,8 раза, Западной Сибири – в 2,4 раза, районов Поволжья – в 9 раз. Превзойти темпы производства военной продукции фашистской Германии за весь период войны не удалось, несмотря на то что на нее работали все европейские страны.

Особенно поразил Цветкова факт строительства кораблей и подводных лодок в осажденном Ленинграде. Уже 10 июля

1941 года Государственный комитет обороны (ГКО) утвердил мобилизационный план строительства кораблей на второе полугодие. Было принято решение приостановить постройку линкоров и крейсеров, сосредоточив усилия на производстве подводных лодок, эсминцев, тральщиков, охотников за подводными лодками и боевых катеров.

После выхода Финляндии из войны часть подводных лодок балтийской бригады перебазировали в Хельсинки и Котку. В скором времени к ним присоединились две крейсерские подводные лодки, сошедшие с ленинградских стапелей. Финны не верили, что эти лодки были построены в период блокады. Водоизмещение лодок составляло 1490 тонн, подводная скорость – 10 узлов, предельная глубина погружения – 100 метров, автономность плавания – 50 суток. Лодка имела 6 носовых и 4 кормовых торпедных аппаратов, запас торпед 20 штук, а также два 100-мм орудия с дальностью стрельбы 20 километров. За годы войны корабли и подводные лодки, построенные на «Адмиралтейских верфях», потопили 129 кораблей и транспортов противника.

## ПАРТИЙНАЯ ГРУППА ОТЛИЧНОГО КЛАССА



*Кандидаты в члены КПСС 4-го взвода. Слева направо, 1 ряд: А. Романов, А. Залетов, А. Е. Антипин (командир роты), В. Вальденс, Д. Мадешов; 2 ряд: В. Дюдяков, В. Цветков, А. Пройдак, В. Стоянов, А. Гаврилов; 3 ряд: С. Никонов, А. Карпенко, А. Кравцов, Л. Курбаков*

Блицкриг, на который рассчитывала Германия, полностью провалился. Разгром фашистских войск под Москвой и Сталинградом, битва на Курской дуге и другие победы Советской армии изменили ход войны и положили начало изгнанию фашистов с территории Советского Союза. Безусловно,

коренной перелом в ходе войны произошел и в результате социалистической организации экономики страны. Перевод народного хозяйства на военные рельсы, высокие мобилизационные возможности позволили в кратчайшие сроки осуществить передислокацию промышленных предприятий из районов, находящихся под угрозой захвата врагом, в глубь страны.

Как отмечал в своих мемуарах выдающийся советский полководец, маршал Советского Союза Г. К. Жуков, «Это была ни с чем не сравнимая трудовая эпопея, без которой была бы абсолютно невозможна наша победа над сильнейшим врагом». В конце четвертого курса Цветков отправил свою работу на конкурс в Москву.

В это же время большая часть друзей Владимира стали коммунистами, в классе была создана партийная группа. Четвертый взвод роты стал отличным.



*Пятикурсники Виктор Поникаровский и Владимир Цветков на тренажере*

Курсанты пятого курса в училище считались «без пяти минут офицерами». Большинство пятикурсников носили звание «мичман», но с 1 января 1972 года в Вооруженных силах СССР был введен институт прапорщиков и мичманов, и курсантов-мичманов переаттестовали в главные корабельные старшины. С одной стороны, жить на пятом курсе было несравнимо легче, предметы интересные, преподаватели известные. Но, с другой стороны, все ближе подходит день выпуска, а значит, и самостоятельная офицерская

жизнь. Все чаще пятикурсники проводили время у материальной части, до автоматизма отрабатывая навыки работы на приборах управления торпедной стрельбой, приготовления торпедных аппаратов, торпед и мин.

В конце обучения пятикурсники проходили стажировку на подводных лодках, на которые после выпуска и шли служить. Цветков стажировался в Западной Лице на атомной подводной лодке проекта 671РТ. На этой же лодке он проходил практику после четвертого курса. Будущий офицер хорошо зарекомендовал себя, и командир оформил на него вызов.



Во время стажировки подошел день рождения, который Владимир решил отпраздновать с курсантами и офицерами подлодки. Вместе с ним проходили стажировку пятикурсники из других училищ. Был здесь и сын одного из руководителей флотилии, Александр, заканчивающий учебу в Высшем военно-морском училище радиоэлектроники имени А. С. Попова. Жил Александр дома, а утром приезжал на атомоход. Конечно, и он был в числе приглашенных, но на празднование Александр не был отпущен грозным родителем. Стол накрыли в каюте, где жили курсанты. Только приготовились поднимать тосты за новорожденного, как прибежал помощник дежурного по дивизии и предупредил, что поступила команда от высокого начальства о том, что на лодке планируется празднование дня рождения курсанта Цветкова и сейчас сюда придет дежурный по дивизии с проверкой. Стол мгновенно был перенесен в каюту, расположенную на другом этаже. Оставили только десерт.

Курсанты налили чай и к приходу дежурного изобразили мирное чаепитие. Дежурный по дивизии капитан 1-го ранга к порученной проверке отнесся, мягко говоря, без энтузиазма. Пройдясь по комнате, он на всякий случай заглянул в шкаф и на этом решил проверку завершить. Было хорошо видно, что проверка эта его весьма сильно тяготила.

Проверять пятикурсников военно-морских училищ командир атомохода посчитал ниже своего достоинства.

– Молодцы, что чаевничаете. Чай – самый морской напиток. Только вы уж не переусердствуйте, чай – он коварный напиток. Поаккуратней празднуйте, – напутствовал он курсантов и, поздравив именинника, удалился.



*Атомная подводная лодка 671-го проекта в море*

Праздник удался на славу. Офицеры относились к курсантам уважительно, ведь через несколько месяцев они вернутся и займут должности на подводных лодках. К тому же сами офицеры недавно были курсантами и жизнь молодежи знали не понаслышке. А Цветков готовился служить на этом корабле минным офицером. Правда, этому не суждено было исполниться. Главнокомандующий Военно-морским флотом адмирал флота Советского Союза Сергей Георгиевич Горшков издал приказ, в соответствии с которым офицеры минно-торпедной специальности прежде, чем служить на атомных субмаринах, должны были набраться ума

на дизельных подводных лодках.

# Призовая стрельба

В конце октября планировались торпедные стрельбы на приз главнокомандующего Военно-морским флотом. Такие стрельбы проводились ежегодно.

Корабельный боевой расчет, куда входило командование подводной лодки, штурмана, минеры, начальник РТС и торпедный электрик, ежедневно ходил в кабинет торпедной стрельбы. Здесь на специальных тренажерах экипаж выполнял торпедные стрельбы в различных условиях. Иногда, чтобы проверить качество подготовки торпедного расчета, в кабинет приходил кто-то из руководства бригады. На тренажере создавались самые замысловатые ситуации, но расчет Б-49 из любой ситуации выходил с честью. Несколько раз подводная лодка выходила в море для отработки экипажа в реальных условиях. Перед самой стрельбой в море на подводной лодке вышел командир четвертой бригады капитан 1-го ранга И. Н. Паргамон.

Заняв полигон боевой подготовки, подводники отрабатывали погружения, всплытия, уход от таранного удара и, конечно, выход в торпедную атаку. Комбриг ставил экипажу самые разнообразные задачи и давал практически невыполнимые задания. Однако моряки «Сорок девятой» со всеми задачами успешно справлялись. Учебные атаки по проходившим вблизи полигона судам и кораблям – так называемая

стрельба пузырем – удавались легко. Наконец командир бригады сделал заключение:

– Экипаж подготовлен хорошо, думаю, с призовой стрельбой вы справитесь. Хотя всем известно: торпеда – дура, а пузырь – молодец. Так что не расслабляться. Продолжать подготовку.

Напоследок комбриг захотел проверить подготовку вахтенных офицеров. Командир вызвал из первого отсека командира БЧ-3 лейтенанта Цветкова. Прибыв в центральный пост, лейтенант доложил:

– Товарищ капитан первого ранга, лейтенант Цветков по вашему приказанию прибыл.

Комбриг внимательно посмотрел на минера и спросил:

– А почему до сих пор лейтенант?

За минера ответил командир лодки:

– Он в этом году окончил училище и сразу был назначен к нам командиром боевой части, но все зачеты сдал и уже допущен к управлению БЧ.

Усмехнувшись, капитан 1-го ранга произнес:

– Однако карьерист ты, лейтенант. Какое училище закончил?

– Высшее военно-морское училище подводного плавания имени Ленинского комсомола, – гордо ответил минер.

– О, – оживился комбриг, – так ты с моим Сашкой учился?

Сын комбрига, Александр Паргамон, учился в соседнем классе в училище и был направлен для прохождения службы

на 4-ю эскадру подводных лодок, но по состоянию здоровья на подводные лодки назначен не был, а проходил службу в одном из цехов торпедо-технической базы. Комбриг с печалью добавил:

– Видишь, а моего Саньку эскулапы на лодки не пустили. Нашли какую-то болезнь, мать их... Значит, ты и зачеты все сдал, молодец. Давай проверим, как вас там в подплаве учат?! Слушай, лейтенант, вводную. Подводная лодка находится на боевой позиции в Средиземном море. Бывал там?

– Никак нет, – ответил Цветков.

– Ничего, еще побываешь, и не один раз. Так вот, лодка ведет поиск атомных ракетных подводных лодок противника. Кстати, какие лодки вероятного противника можно встретить в Средиземке? – продолжил озвучивать тактическую обстановку, одновременно экзаменуя молодого офицера, командир бригады.

– Ракетные подводные лодки США «Джордж Вашингтон», «Огайо», английские атомные ракетноносцы «Резолюшн», французские «Редутабль». Кроме того, в Средиземном море можно встретить многоцелевые атомные лодки США типа «Лос-Анджелес», «Стерджен», английские «Вэлианты», дизельные подводные лодки Франции типа «Дафне», «Агоста», итальянские «Тоти», – бойко отрапортовал командир БЧ-3, которому помогала хорошая подготовка в училище.

– Ну «Огайо» еще только в проекте у американцев, да и

вряд ли их в Средиземное море будут посылать, у них дальность стрельбы планируется до одиннадцати тысяч километров, – уточнил капитан 1-го ранга и продолжил: – Да и английские ПЛАРБы<sup>19</sup> боевую службу в основном несут в Атлантике. А вот «Вашингтоны» американские и французские ракетноносцы можно встретить. Характеристики французов знаешь?

Командир подводной лодки и его старший помощник напряженно слушали экзаменовку молодого лейтенанта – не опозорится ли он? Но Цветков бодро отвечал на поставленные вопросы:

– У французов имеются атомные ракетные подводные лодки типа «Редутабль», водоизмещение подводное – девять тысяч тонн, скорость хода – двадцать пять узлов, глубина погружения – триста метров. На вооружении – шестнадцать баллистических ракет, четыре носовых торпедных аппарата 533 миллиметра, восемнадцать торпед. Дальность стрельбы баллистических ракет – до шести тысяч километров.

Командир бригады был явно доволен ответами молодого офицера.

– Что ж, подводные силы противника ты знаешь, а что можешь сказать про авиацию? Кто нам больше всего досаждают в Средиземном море? – вновь задал вопрос комбриг.

Лейтенант, не задумываясь, ответил:

– Самолеты базовой патрульной авиации США типа

---

<sup>19</sup> ПЛАРБ – атомная подводная лодка с ракетным боезапасом.

«Орион», «Треккер», английские «Нимроды», французские «Атлантики». На вооружении – противолодочные торпеды, глубинные бомбы, мины. Для обнаружения подводных лодок имеются гидроакустические буи, детектор выхлопных газов, магнитный детектор, поисковый радиолокатор, пеленгатор, пассивная система обнаружения «Джезбел» и активная – «Джули».

Ответ тоже удовлетворил грозного начальника, и он продолжил ставить офицеру учебную задачу:

– Подводная лодка осуществляет зарядку аккумуляторной батареи. Работают два дизеля на зарядку и экономход<sup>20</sup> «малый вперед». Курс фактический – сорок градусов. Вы вахтенный офицер. Командир и старший помощник отдыхают. Вахтенный механик в центральном – командир моторной группы, вызвать его сюда.

---

<sup>20</sup> Экономход – движение под мотором экономического хода со скоростью 2–4 узла.



*Ограждение мостика подводной лодки 641-го проекта.  
Слева – верхний рубочный люк*

Из пятого отсека вызвали командира моторной группы лейтенанта Слесарева, и капитан 1-го ранга продолжил:

– Я даю вводные, вы действуете. Погода фактическая, гидрология моря – тип «два», слой скачка – на тридцати метрах. Давай, лейтенант, наверх, и приступаем. Старший помощник подстрахует. Верхний рубочный люк задрать умеете?

Верхний рубочный люк отсекает мостик от боевой рубки. Закрывание и открывание люка – целая наука. Нужно снять стопорный крючок, захлопнуть крышку, одновременно по-

ворачивая кремальеру<sup>21</sup>.

За минера ответил старший помощник командира:

– Товарищ комбриг, все вахтенные офицеры люк задраивать умеют. Мы постоянно тренировки проводим, даже на время.

– Ну хорошо, тогда, лейтенант, действуй, – заключил командир бригады.

– Есть! – ответил Цветков и полез на мостик. Вахтенным офицером был помощник командира капитан-лейтенант Солдатов. Заняв место вахтенного офицера, лейтенант доложил вниз по громкоговорящей связи «Каштан»<sup>22</sup>:

– Товарищ капитан первого ранга, прошу разрешения обратиться к командиру.

Получив разрешение, лейтенант доложил о принятии вахты и готовности к выполнению поставленной задачи.

Из центрального поста ответили «Есть». Минут пятнадцать «Каштан» молчал, лейтенант даже подумал, что внизу отвлеклись и забыли о задании.

Наконец из центрального поста голосом комбрига поступила вводная:

– Мостик, справа сорок градусов – работа самолетной РЛС<sup>23</sup>. Сила сигнала – три балла. Радиометрист.

---

<sup>21</sup> Кремальера – замок, устанавливаемый на крышках люков и переборочных дверей подводных лодок для быстрого их задраивания.

<sup>22</sup> «Каштан» – внутрикорабельная связь

<sup>23</sup> РЛС – радиолокационная станция.

Несмотря на то, что вводную молодой офицер ждал, прозвучала она внезапно. Как в тумане куда-то улетели все знания, полученные в училище и на подводной лодке при отработке задач боевой подготовки. Автоматически, даже не задумываясь, Цветков заорал в микрофон громкоговорящей связи:

– Все вниз! Стоп дизеля!

Свалившись с мостика, лейтенант прыгнул в люк, задраил верхний рубочный люк и вновь закричал:

– Задраен верхний рубочный люк, – и, спрыгнув в центральный пост, скомандовал: – Срочное погружение!

«Дрынть, дрынть, дрынть», – заверещал ревун. Лейтенант Слесарев продублировал команду «Срочное погружение» по «Каштану». Старшина команды трюмных мичман Вацлав Добриневский перекинул рукоятки клапанов вентиляции системы управления погружением-всплытием в положение «открыто». Вода устремила в цистерны, и лодка начала погружаться. Мотористы в пятом отсеке застопорили дизеля, перекрыли шахты подачи воздуха, в шестом моторном отсеке дали средний ход трем моторам.

Цветков скомандовал рулевому на горизонтальных рулях мичману Главацкому:

– Боцман, погружаться на глубину шестьдесят метров с дифферентом пять градусов на нос, – и, отстранив от громкоговорящей связи механика, объявил по кораблю: – Погружаемся на глубину шестьдесят метров, осматриваться в от-

секах.

Из кормовых отсеков через каждые 10 метров глубины посыпались доклады: «Первый (седьмой) отсек осмотрен, замечаний нет. Глубина столько-то метров».

На глубине 40 метров Цветков скомандовал на вертикальный руль:

– Право на борт. Ложиться на курс сто семьдесят градусов.

Наконец глубиномер показал глубину 60 метров и лодка легла на курс 170 градусов. Лейтенант, вытерев пот со лба, доложил:

– Товарищ капитан первого ранга, подводная лодка произвела маневр уклонения от самолетной РЛС. Глубина – шестьдесят метров, курс – сто семьдесят градусов.

Командир бригады удовлетворенно похвалил молодого офицера:

– Молодец, видимо, в училище учат курсантов неплохо. Оценка – «отлично». Дерзай, лейтенант, дальше в таком же духе.

За период службы на подводных лодках Цветкову пришлось всплывать, погружаться множество раз, но первое самостоятельное погружение запомнилось навсегда. Через много лет, учась в высших командирских классах, Цветков вновь встретился с контр-адмиралом Иваном Николаевичем Паргамоном, который стал начальником кафедры управления подводной лодкой. На одном из занятий бывший ком-

бриг вспомнил лейтенанта:

– Вот ты уже и на командирских курсах, а давно ли я тебя экзаменовал по лодочным премудростям!

К сожалению, Иван Николаевич ушел из жизни, но память о нем до сих пор жива в сердцах моряков-подводников.

Проверив таким же образом других лейтенантов, командир бригады остался доволен. Подводная лодка Б-49 была полностью готова к призовым стрельбам. В экипаже провели партийное и комсомольское собрания с повесткой дня: «Задачи коммунистов (комсомольцев) по подготовке и выполнению призовой торпедной стрельбы».

Стрельба на приз главнокомандующего Военно-морским флотом СССР была назначена на конец октября. За двое суток до выхода в море загрузили на стеллажи в первом отсеке две перекисно-водородные торпеды 53–65 МА. Торпеда была принята на вооружение в 1965 году, несколько раз модернизировалась и считалась наиболее эффективной для уничтожения надводных целей. В практическом варианте торпеды имели скорость около 70 узлов и дальность около 10 000 метров. Наводилась торпеда на цель по кильватерной струе, имела неконтактный электромагнитный взрыватель. Перекисно-водородный двигатель не демаскировал торпеду при движении. Все бы ничего, но использование перекиси водорода в двигателе делало торпеду весьма опасной. Нужно было устанавливать систему дегазации и постоянно контролировать ее работу, считая количество пузырьков, проходя-

щих через стеклянный стакан. Были случаи взрывов перекисно-водородных торпед, поэтому офицеры минно-торпедной части провели несколько занятий с торпедистами по обслуживанию торпед и сами каждый час приходили в первый отсек посчитать пузырьки.



*Торпедные аппараты в первом отсеке подводной лодки*

День выхода в море все прекрасно знали, но наступил он как-то внезапно. Отряд боевых кораблей, по которому предстояло стрелять, состоял из крейсера «Мурманск» и трех больших противолодочных кораблей. Если крейсер был 1955 года постройки и средств обнаружения подводных лодок не имел, то главным предназначением БПК<sup>24</sup> была как раз борьба с подводными лодками.

Заняв полигон боевой подготовки, подводная лодка приступила к поиску надводных кораблей с помощью гидроакустических станций. Торпедисты занялись загрузкой торпед в торпедные аппараты. Настроение у моряков было приподнятое, но волнение чувствовалось. Голову командира минно-торпедной боевой части опять одолевали мысли: «А как оно будет? Справимся ли?!» Практика в приготовлении торпедных аппаратов у лейтенанта была, в училище был прекрасный тренажер, и опытные офицеры-преподаватели до автоматизма отрабатывали курсантов минно-торпедного факультета. Да и два месяца службы на эскадре не прошли даром, тренировались постоянно. Но это все тренировки, а сейчас фактически стрелять предстоит, да еще и на приз.

Сигнал тревоги прозвучал внезапно, следом по громкоговорящей связи последовала команда: «Учебная тревога. Торпедная атака. Атака надводной цели. Пятый, шестой тор-

---

<sup>24</sup> БПК – большой противолодочный корабль.

педные аппараты к выстрелу приготовить». Торпедисты первого отсека начали подготовку торпедных аппаратов. В седьмом отсеке лейтенант Мирошкин готовил к стрельбе КСП<sup>25</sup>, который выстреливается в момент залпа торпедами.

Специфика торпедной атаки на подводной лодке такова: все отсеки слышат команды центрального поста, но доклады с боевых постов слышит только центральный пост. Опытные подводники даже по командам центрального поста представляют, что делается на корабле, но Цветков пока еще опытным подводником не был, к тому же все его мысли были заняты подготовлением торпедных аппаратов. Однако все попытки контролировать работу торпедистов успехом не увенчались. Торпедисты работали уверенно, без суеты. После выполнения каждой операции шли доклады. «Набит воздух в боевой баллон пятого торпедного аппарата», «Открыт запирающий клапан на торпедной в пятом торпедном аппарате» и т. п. Наконец последовал доклад старшины 2-й статьи Попова:

– Товарищ лейтенант, пятый, шестой торпедные аппараты к выстрелу готовы.

Командиру БЧ-3 хотелось еще удостовериться, что все выполнено правильно, но из центрального поста раздалось:

– Первый, как торпедные аппараты?

Лейтенант вздохнул и прокричал в «Каштан»:

– Центральный, пятый и шестой торпедные аппараты к

---

<sup>25</sup> КСП – контрольный сигнальный патрон.

выстрелу приготовлены.

Через несколько минут из центрального поста прозвучала команда:

– Согласовать омегу<sup>26</sup>.

Это означало, что до стрельбы остаются секунды. И вот долгожданное:

– Пятый, шестой торпедные аппараты – пли!

Цветков поочередно потянул рукоятки торпедных аппаратов, лодка вздрогнула, и торпеды понеслись к цели. Торпедисты быстро проверили выход торпед и срабатывание боевых клапанов на торпедных аппаратах. В центральный пост полетел доклад:

– Торпеды вышли, боевой<sup>27</sup> на месте.

Выполнив маневр уклонения от противолодочных кораблей и убедившись, что корабли ушли с полигона, командир дал приказ на всплытие. Выпущенные торпеды нашли и подняли на торпедолов очень быстро, и подводная лодка, получив приказание следовать в базу, легла на курс домой.

В Полярном подводную лодку встречала целая делегация во главе с начальником штаба эскадры контр-адмиралом Львом Давыдовичем Чернавиным. После доклада командира об успешном выполнении торпедной стрельбы экипаж под-

---

<sup>26</sup> Омега – угол первого поворота торпеды после выхода из торпедного аппарата.

<sup>27</sup> Боевой клапан – клапан подачи воздуха в торпедный аппарат для выталкивания торпеды.

водной лодки построили на причале и начальник штаба поздравил моряков с отличным выполнением задачи. Оказывается, обе торпеды прошли под крейсером. Зрелище было потрясающим, и ни у кого из присутствующих не возникло даже тени сомнения, что приз будет вручен подводной лодке Б-49. Эту же мысль выразил и командующий Северным флотом адмирал флота Георгий Михайлович Егоров, который находился в момент атаки на крейсере и все видел своими глазами.

Начальник штаба пожал руки всему офицерскому составу и, остановившись у старшего помощника подводной лодки, дал указание тому подготовить список о поощрении особо отличившихся при выполнении стрельбы офицеров, мичманов и моряков. Народ, услышав о поощрении, одобрительно загудел, и только боцман, пробормотав что-то про себя, угрюмо добавил:

– Не наказали бы за что-нибудь – и то хорошо.

На что начальник штаба эскадры ответил:

– Николай Николаевич, что за пессимизм? Отличная атака, скоро дырочки на тужурках будете вертеть под ордена, – и, обратившись к командиру, добавил: – Борис Сергеевич, не задерживай с отчетом. Знаешь ведь, стрелкнуть – полдела, главное – красиво нарисовать.

Получив указания от командира, штурмана и минеры под руководством старшего помощника, прихватив с собой начальника секретной части с картами и бланками отчетов,

двинулись в штаб бригады.

В штабе их встретил флагманский минер 3-й бригады капитан 3-го ранга Косых. Его бравый вид показывал, что офицер находится в прекрасном расположении духа, его будёновские усы топорщились. Еще раз поздравив офицеров подводной лодки с успешной стрельбой, флагмин пригласил всех в кабинет тактической подготовки, где офицеры и приступили к составлению отчетов и изображению торпедной атаки на «простыне» размером два метра на полтора, склеенной из листов ватмана. Работа шла быстро, Цветков, еще не утратив училищные навыки по составлению торпедных отчетов, заполнял бланки отчетов, штурмана красиво рисовали схему атаки. Флагманский минер, напевая что-то типа «Зачем вы, девушки, женатых любите, непостоянная у них любовь», прохаживался между работающими офицерами, изредка давая какие-либо указания. Проходя мимо Цветкова, флагмин, остановившись, вдруг спросил:

– Слушай, а что ты до сих пор в лейтенантах ходишь?

Лейтенант, не отрываясь от отчета, нехотя ответил:

– Не заслужил еще.

– Что, сгорел на этом деле? – опять спросил Косых, выразительно постукав себя по кадыку.

– Да нет, – опять негромко ответил минер «Сорок девятой».

Глаза флагманского минера заблестели, а будёновские усы резко встрепенулись кверху:

– Что, на бабах погорел? – возбужденно произнес руководитель минной службы бригады. – Ну, ну, ну, расскажи, расскажи. Что, муж застал, да? Ну и как, давай, давай, не тяни, рассказывай, здесь все свои.

Цветков, оторвавшись от работы, ответил:

– Да нет же, не так, – и опять уткнулся в отчет.

Ответ еще больше раззадорил любопытство флагманского минера, и он, сглотнув слюну, произнес:

– Что, жена застукала? И что было? Я помню, когда меня жена застала с соседкой, скандалу было... Правда, в политотдел не побежала, но нервов мне испортила до одури. А я всего-то под юбку к соседке залез да поцеловал пару раз. А твоя, значит, в политотдел донесла?! Вот бабы дурные, нейдет же им. Подумаешь, муж немножко расслабился. Да, с политотделом шутки плохи. Тут даже отличная стрельба не поможет.

На этот раз лейтенант выпрямился и четко ответил:

– Да не горел я нигде и ни с кем. Рано мне еще старшего лейтенанта получать. Три месяца прошло с выпуска.

Усы флагманского минера разочарованно опустились вниз, а он с ужасом в голосе произнес:

– Как три месяца? Ты что, этого года выпускник?

– Да, выпускник Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола 1972 года, – отчеканил офицер.

– Подожди, подожди! – опять с дрожью в голосе выпалил

флагмин. – А как же я тебя одного на стрельбу отпустил? Ведь это же что могло быть! А когда ты зачеты на самостоятельное управление сдал?

– Я сдал капитану 3-го ранга Кутьину. Мы ведь в четвертой бригаде были до призовых стрельб, – ответил молодой минер. – Да и ничего ведь не произошло, отстрелялись нормально.

Ноги перестали держать флагманского минера, и он рухнул на стул. В это время в разговор ввязался штурман подводной лодки старший лейтенант Демидов:

– Все хорошо, что хорошо кончается. Это бы дело да обмыть!

Но руководитель минной службы бригады, пропустив предложение штурмана мимо ушей, продолжал причитать:

– Ведь, если бы что случилось, меня комбриг в порошок бы стер. Плакал бы мой перевод на берег. До скончания века мне бы гнить во флагманах на Севере.

Наконец не выдержал старший помощник:

– Что ты все причитаешь, ничего же не случилось. Вообще ты нам должен стол накрыть за отличную стрельбу.

Услышав про стол, капитан 3-го ранга перестал причитать и бочком выскочил из кабинета.

Отчет получился прекрасным, на огромной схеме была полностью изображена вся торпедная атака. Командир, побурчав, изрек:

– Умеете, чертяки, не только водку пить, но и схемы ри-

совать. Молодцы!

Моряки и офицеры подводной лодки ходили героями. Офицеры с других кораблей, встретив минеров «Сорок девятой», шутя интересовались: «Когда обмывать приз будем? Не зажмите приз-то». И только боцман подводной лодки мичман Николай Николаевич Главацкий привычно изрекал: «Размечтались, приз они выиграли. Это еще бабушка надвое сказала. Не наказали бы, да и то ладно. На флоте самое лучшее поощрение – ненаказание».

Через некоторое время стало известно, что приз завоевали подводники Балтийского флота. На вопрос минного офицера лейтенанта Цветкова: «Как же так, товарищ командир, мы же отлично стрельнули?» – командир многозначительно ответил:

– Значит, они еще отличное стрельнули. А если серьезно – очередь, видимо, пришла балтийцам приз получать. А может, обстановка на Балтийском море осложнилась и надо нам мускулами поиграть, может, еще какие-нибудь политические выкрутасы случились. Главком знает, кому приз дать. Но, как бы то ни было, ты, лейтенант, молодец. Так держать.

# Первая боевая служба

После сдачи отчетов по призовой торпедной стрельбе опять начались боевые будни. Б-49 вновь отработывала боевые задачи, обеспечивала боевую подготовку других кораблей и подводных лодок Северного флота. На одном из таких выходов в море корабль, выполнив все поставленные задачи, наконец-то получил приказ следовать в базу. Подводная лодка легла на курс домой. Короткие выходы всегда очень напряженные, экипаж практически постоянно находится на боевых постах, отдыхать некогда. Поэтому известие о том, что идем домой, моряки восприняли с удовольствием.

В 23:55, проведя инструктаж вахтенной смены в четвертом отсеке, лейтенант Цветков поднялся на мостик и принял вахту у своего подчиненного – командира торпедной группы лейтенанта Мирошкина. Лейтенанты были уже опытными вахтенными офицерами, поэтому командир доверял им управлять подводной лодкой самостоятельно. После доклада командиру о сдаче вахты Мирошкин пошел отдыхать, а Цветков с вахтенным сигнальщиком мичманом Главацким продолжили несение вахты. Когда до окончания вахты осталось менее часа, от радиста поступил доклад о том, что он принял сигнал бедствия от надводного корабля. Вахтенный офицер немедленно доложил об этом командиру, который приказал развернуть подводную лодку на аварийный ко-

рабль и увеличить ход до полного. Запросив курс на аварийный корабль и проконсультировавшись с вахтенным механиком, Цветков скомандовал рулевому на разворот подводной лодки и дал полный ход дизелями. Главный принцип моряков – «сам погибай, а товарища выручай» – был выполнен. «Сорок девятая» спешила на помощь аварийному кораблю.

Через некоторое время командир собрал офицеров, не стоящих на вахте, в кают-компани и объявил, что терпит бедствие малый противолодочный корабль (МПК) из 23-й дивизии кораблей охраны водного района, базировавшейся тоже в Полярном. Корабль обеспечивал ракетные стрельбы и оказался на линии стрельбы, а может быть, выпущенная крылатая ракета изменила курс и попала в рубку МПК. Имеются жертвы среди экипажа. Офицеры и мичмана дивизии жили в тех же домах, что и подводники, многие знали друг друга не только по службе, но и по совместно проводимым праздникам, отдыху, походам за грибами, на рыбалку и другим мероприятиям. Конечно, известие было печальным. Посоветовавшись с офицерами подлодки, командир назначил аварийно-спасательную группу, куда вошли старший помощник командира капитан-лейтенант Н. А. Перехожук, корабельный врач старший лейтенант медицинской службы С. В. Мелихов, командир моторной группы старший лейтенант В. С. Слесарев, старшина команды трюмных мичман В. И. Добриневский и три матроса.

Офицеры зашумели, каждый хотел идти на аварийный ко-

рабль, но капитан 2-го ранга подытожил назначение АСГ и начал ставить ей задачу:

– После подхода к аварийному кораблю быстро переходите на него и приступаете к оказанию помощи. Швартовку будет обеспечивать командир носовой швартовой команды лейтенант Цветков. Концы на МПК подадим только носовые, корму будем поддерживать моторами. У кнехтов на швартовых концах стоять наготове, по команде немедленно их отдать. Для страховки возьмите с собой топор поострей. Если вдруг МПК будет тонуть – рубите швартовы.

Дав еще несколько указаний, командир обратился к старшему помощнику:

– Николай Андреевич, если концы на МПК принять будет некому, пошли из аварийной партии кого-нибудь, только заранее назначь, чтобы не было неразберихи.

Старпом привычно ответил «Есть» и попросил разрешения собрать аварийную группу для инструктажа. Получив от командира добро, старший помощник собрал в четвертом отсеке аварийную партию и распределил обязанности между моряками. Лейтенанту Цветкову было поручено обеспечить переход группы на МПК и быть готовым к приему пострадавших, а может быть, и всего экипажа, если будет угроза его гибели. Оставалось только ждать подхода к аварийному кораблю, огни которого уже можно было видеть без бинокля. Рядом находились еще какие-то корабли. Когда до места аварии оставалось не более двух миль, радисты получили с

берегового командного пункта радио с приказом следовать в базу.

Командир дал приказ развернуться и следовать в базу, чем вызвал удивление офицеров. Как же так – корабль гибнет, а лодку, которая уже рядом находится, возвращают в базу. Но капитан 2-го ранга объяснил, что командованию лучше знать, кого куда посылать, и дал офицерам ценный совет: меньше думать над приказами командования, а больше думать, как их получше выполнить. На что штурман тут же съязвил: «Не спеши выполнять приказ командира, он может быть отменен», – чем вызвал бурю негодования командира.

Через три дня в Полярный на буксире привели аварийный МПК. Мостик корабля был разрушен, мачта согнута, на палубе наблюдались черные разводы от пожара. При аварии погибли два человека, находящиеся на мостике, – командир и сигнальщик. На всех кораблях и подводных лодках были приспущены военно-морские флаги и дан сигнал ревуном. На протяжении всего своего существования морская служба всегда опасна, и моряки готовы к этим опасностям, но терять людей, даже с других кораблей, всегда тяжело. На несколько дней после гибели моряков Полярный притих, не слышалось смеха на причалах эскадры подводных лодок и дивизии противолодочных кораблей, моряки даже говорили вполголоса.

Постепенно жизнь молодых полярников вошла в привычную колею. «Сорок девятая» продолжила выходить в море, выполнять различные задания. На выходах выяснилась

одна из удивительных способностей командира БЧ-3: быстро различать ночью горизонт в перископ. Дело в том, что ночью, когда нет луны и звезд, а море штормит, очень трудно определить линию горизонта. Цветкову это удавалось весьма быстро, поэтому командир при всплытии ночью зачастую вызывал минера в боевую рубку и ставил на зенитный перископ.

В один из ноябрьских дней командир пришел с доклада у комбрига в возбужденном состоянии. Собрав офицеров, капитан 2-го ранга объявил:

– Получено боевое распоряжение, идем на север с задачей поиска подводных лодок вероятного противника. Подойдем ко льдам, произведем стрельбу боевыми торпедами по льду и вернемся в базу. Стрельбу заснимем на кино— и фотопленку.

– Товарищ командир, лодку обо льды поломаем. Неужели летом это было нельзя сделать? – обратился к командиру механик.

– Сам знаю, что льды и ночь полярная. Пытался я комбрига переубедить, хотя он и сам это все понимает. Говорит, приказ из Главного штаба пришел. Какой-то умник придумал дизельную лодку во льды посылать, – махнул рукой командир.

– Товарищ командир, – задал вопрос штурман, – а чем кино будем снимать? Наш фотоаппарат ночью не сможет.

– С нами пойдут два специалиста из НИИ<sup>28</sup>, у них специальная аппаратура будет, – ответил капитан 2-го ранга. – Хватит вопросов. Штурман, предварительную прокладку проложить, минеру подготовиться к погрузке двух торпед, механику проверить, чтобы ничего там, на севере, не заморозили. Доктор, посмотрите, какие пилюли необходимо взять, спирт пищевой получите. Помощник, загружайте свежие продукты. Впрочем, знаете, как к боевой службе готовиться. Всё, за работу.

– Док, спирту побольше возьми, чтобы и изнутри протереться хватило, во льдах прохладно будет, как бы ничего не отморозить, – ввернул напоследок командир БЧ-5.

– Вам бы только спирту побольше, – усмехнулся командир. – Кстати, вы же не употребляете спирт?!

– Я для офицеров стараюсь, – ответил механик.

– Товарищ командир, – обратился доктор, – а куда мне спирт деть? В каюту поставить?

– Разлить по банкам и раздать офицерам, – посоветовал штурман.

– Сейчас, разбежались! Тогда спирта к выходу не останется, – погрозил пальцем командир. – Спирт ко мне в каюту занеси, потом боцману в провизионку<sup>29</sup> поставим.

– Тогда у боцмана праздник будет, все к нему на поклон ходить будут, – зашумели офицеры.

---

<sup>28</sup> НИИ – научно-исследовательский институт.

<sup>29</sup> Провизионка – провизионная камера для хранения продуктов.

– У боцмана вы без приказа командира снега зимой не выпросите, – засмеялся старший помощник.

Спирт на дизельных подводных лодках используется для двух официальных целей: технический – для обслуживания приборов, а пищевой – для протирки тел подводников, ведь пресной воды у дизелистов хватает только на приготовление пищи. Техническое обслуживание приборов обычно осуществляется в следующем порядке: наберет подводник спирт в рот, проглотит, затем дыхнет на механизм. Обезжиривание таким образом выполнено, остается протереть механизм тряпочкой – и прибор готов продолжать работу. С обтиранием тел подводников сложнее. Вначале доктор разводит спирт водой (вот еще куда пресная вода расходуется), затем нарезает из бинта полоски-тампоны и помещает их в водно-спиртовой раствор. Тампоны раздаются экипажу, и моряки протирают ими свои тела.

Продукты на подводных лодках даже в базе загружены на весь срок автономного плавания. Сделано это для того, чтобы при возникновении военной угрозы корабли могли выйти в море без задержки. Так что помощнику командира оставалось только загрузить свежие продукты перед выходом.



*Подводная лодка Б-49 дифференцируется в Екатерининской гавани перед выходом на боевую службу*

Поговорив еще немного о пользе внутреннего потребления спирта, офицеры разошлись готовиться к выходу в море. Через несколько дней лодка была готова к выполнению поставленной задачи. Загрузили две боевые торпеды 53–39 ПМ, проложили предварительную прокладку, получили спирт, продовольствие и другое необходимое имущество. На

лодку прибыли два специалиста с фотоаппаратом, кинокамерой и кучей другого оборудования. В их обязанности входило запечатлеть взрыв торпед и что потом получится. Советский Союз активно осваивал подледное плавание атомоходов, и надо было выяснить, получится ли полынья от взрыва торпед. Полынья может потребоваться атомной подводной лодке для всплытия в случае нештатной ситуации или осуществления пуска ракет.

В назначенное время Б-49 снялась со швартовых. Швартовые команды подготовили носовую и кормовую надстройки к погружению и построились. Командир носовой швартовой команды доложил на мостик:

– Мостик, носовая надстройка к погружению приготовлена, проверен аварийный буй на отрыв усилием четырех человек.

С мостика прозвучала команда: «Швартовой команде вниз». Но, прежде чем спуститься в прочный корпус, моряки вытащили серебряную мелочь и бросили ее в воду. «Так вот зачем нужно было мелочь приготовить», – догадался Цветков и тоже бросил монеты за борт. Перед выходом командир отделения торпедистов старшина 2-й статьи Попов посоветовал:

– Товарищ лейтенант, не забудьте мелочь приготовить на швартовку. – На удивление офицера он добавил: – На швартовке узнаете.

Оказывается, была традиция на подводных лодках 4-й эс-

кадры перед выходом на боевую службу бросать в Екатерининской гавани монеты, чтобы вернуться. Произвели дифферентовку<sup>30</sup>, и лодка взяла курс на выход.

В дальнейшем плавании распорядок дня у подводников меняется. Подъем в одиннадцать часов, затем обед, уход за матчастью, занятия, тренировки, учения, в шестнадцать часов полдник, вновь корабельные работы, приборки, ужин в девятнадцать часов. Затем свободное время, хотя свободным его назвать сложно. Вся жизнь подводников подчинена вахтам и сеансам связи. Зарядка аккумуляторной батареи происходит обычно раз в трое суток, вернее, ночей. В это же время экипаж получает возможность покурить в ограждении рубки, куда разрешается выход по одному человеку из отсека. Завтрак начинается в 3 часа 30 минут и является самым любимым моментом в жизни подводников. Такой режим сохраняется в период всего плавания.

Ходовая вахта несется в три смены по четыре часа. Командир минно-торпедной боевой части несет вахту в первую смену, с нуля до четырех часов и с двенадцати до шестнадцати. Затем заступает помощник командира, и далее – командир торпедной группы. Начинается вахта с инструктажа, вся смена собирается в четвертом отсеке, и вахтенный офицер проводит инструктаж. Во время вахты через каждые тридцать минут матросы осматривают отсеки, доклады-

---

<sup>30</sup> Дифферентовка – придание подводной лодке равновесного состояния в подводном положении.

вают в центральный пост, гидроакустики прослушивают горизонт. Электрики в шестом отсеке обслуживают электромоторы, а во втором и четвертом следят за аккумуляторными батареями. Дизелисты в пятом ухаживают за дизелями. Торпедисты несут вахту в концевых отсеках. Коки готовят пищу. В общем, дел хватает всем. Переходы из отсека в отсек осуществляются только по разрешению центрального поста. Все идет размеренно, каждый знает, что он должен делать в любую минуту. От выполнения своих обязанностей каждым матросом, офицером, мичманом зависит выполнение боевых задач и жизнь всего экипажа. Неслучайно считается, что на подводных лодках либо все выживают, либо все погибают. После окончания вахты офицеры выставляют отметки на специальном листе, заблаговременно вывешенном в четвертом отсеке.

Через две недели начали встречаться льдины. Вначале это были отдельные небольшие ледышки, затем размеры льда стали расти и в скором времени превратились в огромные куски льда. Идти стало опасно. Наибольшую опасность «Сорок девятая» испытывала при всплытии, поэтому командир принял решение всплывать в надводное положение, не поднимая перископ, дабы не погнуть его о льдины. Это, конечно, было опасно, но посчитали, что в этом районе судов и кораблей не будет. Перед всплытием тщательно прослушивали горизонт, определяли по эхоледомеру толщину льда и только после этого всплывали. Через некоторое время толщина

льда заметно увеличилась, а полыньи полностью были забиты сплошным битым льдом. Среди льда возвышались крупные льдины. Попытались найти какой-нибудь проход через битый лед в надводном положении, ведь стрелять надо было по сплошному паковому льду, но чистой воды обнаружить не удалось. Офицеры материли почему зря науку, которая поставила невыполнимую задачу дизельной подводной лодке. Попадало и представителям НИИ, хотя все понимали, что они ни при чем. Но нет худа без добра: зато весь экипаж налюбовался прекрасным северным сиянием. Северное сияние можно было и в Полярном наблюдать, но здесь оно было совсем другим. Переливаясь по всему небу, сияние никогда не повторялось. Куда там радуге – здесь все цвета и оттенки сливались, разделялись, полоски уходили друг за друга с тем, чтобы через мгновение выйти опять, но уже с другим колером.



*Б-49 следует произвести торпедный залп по наковому льду*

Поняв, что поставленную задачу подводникам не выполнить, командир дал радио. Через некоторое время с берега пришел ответ с приказом следовать в базу. Во время движения производить поиск подводных лодок вероятного противника. Взяли курс на базу. В сплошном льду шли в надводном положении, а когда лед закончился, следовали под водой или под РДП. Режим «работа дизеля под водой» применяется на дизельных подводных лодках для повышения скрытности.

Впервые устройство РДП, или, как его называли, шнорхель, появилось в 1943–1944 годах на немецких подводных лодках. На советских подлодках устройство РДП появилось в самом конце войны. РДП представляет собой выдвижное устройство, предназначенное для подачи атмосферного воздуха в дизельный отсек и удаления выхлопных газов дизелей при плавании подлодки на перископной глубине. Для исключения затопления подводной лодки через выхлопной и заборный трубопроводы на них установлены клапана, автоматически закрывающиеся при захлестывании волной или погружении корабля под воду. Благодаря этому устройству появилась возможность производить зарядку аккумуляторной батареи при ходе подводной лодки на перископной глубине, что существенно повысило ее скрытность. Однако плавание под РДП сопряжено с большой опасностью и требует от экипажа повышенной внимательности. Нарушение правил плавания под РДП могло привести к тяжелым авариям и даже катастрофам. В январе 1961 года подводная лодка С-80 погибла в результате поступления воды в прочный корпус через шахту РДП из-за обмерзания поплавкового клапана. Погибло 68 подводников. Нашли лодку только в 1968 году. Поэтому постановка под РДП осуществляется только по сигналу «боевая тревога».

Наконец-то дошли до точки всплытия, лодка перешла в надводное положение. Начался открытый переход. Удивительно, но на протяжении всего похода погода стояла очень

хорошая. Состояние моря не превышало 2–3 баллов, что для этого периода года было редкостью. При подходе к Мотовскому заливу получили радио: «Подводной лодке Б-49 следовать в Мотовский залив и произвести стрельбу двумя торпедами 53–39 ПМ по мысу Пикшуев».

В Мотовском заливе был оборудован полигон, на котором подводные лодки и надводные корабли отрабатывали приемы стрельбы по берегу. Стрельба боевыми торпедами всегда очень опасна. В 1965 году при выполнении стрельбы по берегу боевой торпедой с подводной лодки К-8 торпеда, пройдя некоторое расстояние, развернулась и пошла на подводную лодку. Только энергичные действия экипажа предотвратили чрезвычайное происшествие.

За ужином командир БЧ-1 лейтенант Демидов съязвил:

– Опять минеры именинники, везет же чудакам.

Но теперь минеры уже стали матерыми, и ответ был ментальным:

# 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.