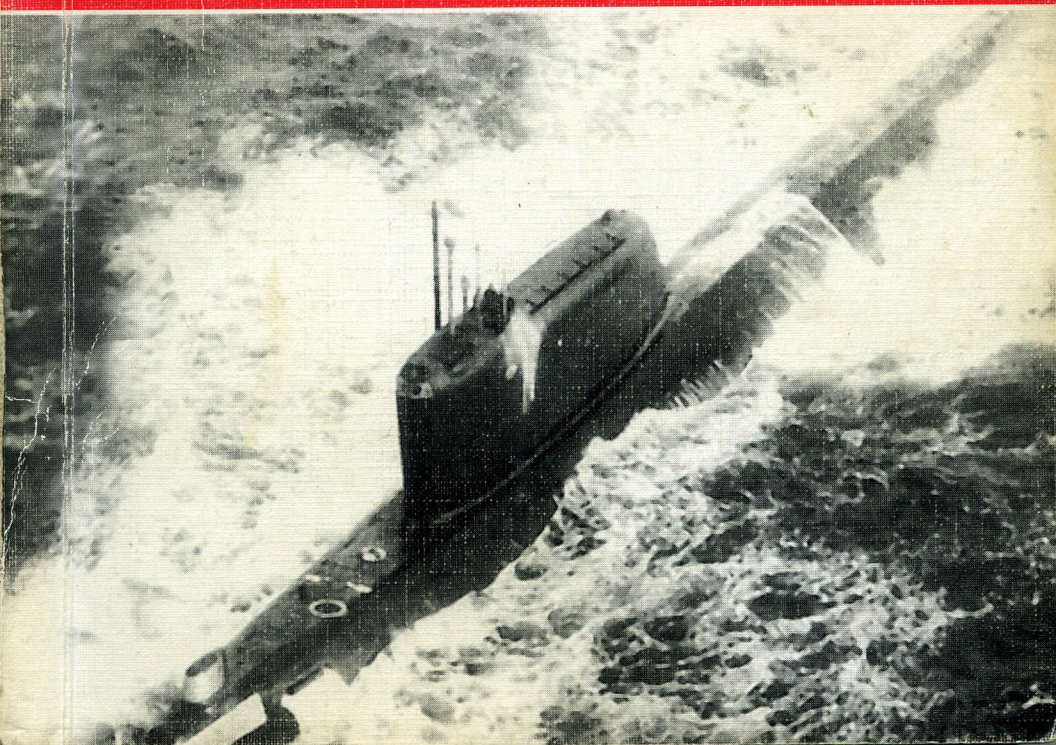


**Ким Костин**

***Записки  
штурмана  
АПЛ К-19***



**Ким Костин**

# **Записки штурмана АПЛ К-19**

Северодвинск  
2003



Уважаемый читатель!

Сейчас мы с вами поведем поступать в Военно-Морское училище, закончим его, начнем плавать на дизельных подводных лодках.

Свой долгий тернистый путь на Голгофу закончим, получив назначение на печально знаменитую ПЛ К-19. Здесь последняя ее авария поставит крест на моей карьере штурмана-подводника.

Но прошу вас, запомните и передайте другим — я всегда любил свою специальность, гордился ею и никогда не предавал ее несмотря ни на какие соблазны.

Примите мой труд и не судите строго.

А родился я 27 сентября 1935 года в городе Гжатск Смоленской области. Городе, который навеки обессмертил мой земляк Юрий Гагарин.

С уважением



10.03.03 г.

г. Северодвинск

## НАЧАЛО

Моя морская биография началась в Брянской средней школе № 9 весной 1953 года.

Накануне выпускных экзаменов к нам в класс в сопровождении директора вошел офицер в черной морской форме. Это был вербовщик добровольцев в военно-морские училища.

«Отличники могут пойти учиться в Ленинградское училище имени Дзержинского на «инженеров-механиков», середнячки — в Калининградское командное училище, где готовят штурманов и минеров». Ну а троечникам предложил в училище морской авиации. Первым учиться 5 лет, вторым — 4 года, а летчикам — всего 3 года.

Жили мы тогда очень плохо, и его рассказ об условиях жизни, питания, стипендии и т.п. стал последней каплей, которая решила мой выбор. Круглым отличником я не был и поэтому сразу нацелился на штурманский факультет Калининградского училища. Дома, когда я рассказал об этом событии, мама благословила меня, сказав: «На штурманский факультет я согласна». Затем — оформление документов, сбор у областного военкомата и прощание на вокзале.

Из Брянской области в Калининград нас ехало человек 15-20. Во время пересадки в Риге мы, воспользовавшись свободным временем, поехали смотреть море. До этого его никто из



нас не видел. В Калининграде собрались ребята почти из всех среднерусских областей. Бросилось в глаза, какие мы все неказистые, низкорослые, корявые, некрасивые, не то что стройные высокие красавцы из Прибалтики. Были ребята из Западной Украины, которые, почти не скрывая, рассказывали, как им хорошо жилось при немцах. А самыми добродушными, с которыми у меня впоследствии были самые дружеские отношения, были ребята из Белоруссии.

Медкомиссия, а затем вступительные экзамены отсеяли почти половину желающих. Остальных остригли наголо, пероделали. Начался «курс молодого бойца».

Училище, где мне предстояло провести 4 года, располагалось в бывшем немецком юнкерском училище. Непонятно, как оно уцелело, тогда как весь огромный город англо-американская авиация превратила в сплошные развалины. Когда смотришь с высоты мансарды, где мы стали жить, видно, что эти развалины простирались до самого горизонта, насколько хватало глаз. Жуткое зрелище. Впрочем, виллы на окраинах города стояли нетронутыми. Там уже вовсю хозяйничали наши люди. Все в Калининграде было каким-то не русским, а надписи на домах на немецком языке только подчеркивали это.

Не русским был даже воздух, — то ли из-за неработающей городской канализации, то ли еще почему. И хотя уже шесть лет как немцев из города выселили, русским духом там не пахло. Помню, в голове несколько раз мелькала мысль, что это переселение народов добром не кончится...

С 1 сентября начались нормальные занятия. По факультетам нас разделили, не спрашивая нашего желания. Я оказался на штурманском факультете, хотя запросто мог оказаться на минно-торпедном. Думаю, что это результат маминого благословения.

Сам учебный процесс описывать не буду. Скажу только, что учиться было интересно. Кормили в училище хорошо. Прав был тот вербовщик — каждый день давали по 50 гр. масла (тогда это казалось верхом роскоши). За первые полгода я вырос на

10 см! и поправился на 8 кг!. Вел почти монашеский образ жизни: никаких девочек, никаких танцев. Стипендию отсылал родителям.

Наконец закончились занятия. Началась практика. В Балтийске (бывший Пилау) нас ждал «Нарев» — небольшой трофейный тральщик, оборудованный под учебное судно.

Мечта сбылась, я на корабле! Первые восторженные впечатления! Мне все там нравилось: и особенный корабельный запах, и пробковые матрасы, и даже настоящий галюн.

Через несколько дней мы вышли в море. Штурманские столы располагались прямо на палубе вдоль бортов. На случай непогоды они закрывались брезентовыми накидками. Для ведения навигационной прокладки нам разрешали использовать только магнитный компас и забортный вертушечный лаг. Вскоре ветер усилился, поднялась волна. Почти все курсанты укачались и слегли. Я пока держался нормально. Но вот на ют вышел кок с большим алюминиевым баком. В нем был плов, который он собирался выбросить за борт. «Ребята, кто хочет? А то сейчас выброшу!» Плов был такой аппетитный, вкусный, с маслом (помните?), что я не удержался и съел аж две миски. Я бы съел еще, но перед ребятами было неудобно. Эта проклятая жадность меня и подвела. Через какое-то время я почувствовал, что меня тошнит. Заметался по судну в поисках «спокойного места». Хотел было спуститься в кубрик и уже поднял крышку люка (в кубрик вел вертикальный трап), но оттуда послышался стон укачавшихся курсантов ишибанул такой тошнотворный запах, что мне чуть не сделалось дурно.

В узком коридоре я увидел двух маленьких щенков, любимцев всей судовой команды. Они не держались на ногах, падали, скулили и, когда судно то поднималось на волну, то падало, они перекатывались по палубе, загаженной блевотиной и испражнениями. Когда-то мохнатые, они стали похожи на использованные малярные валики. Увидев меня, они, жалобно скуля, с надеждой в глазах заковыляли ко мне. Меня чуть не вырвало. Я выскочил на бак к самому форштевню. Надеялся, что гудя-



щий встречный ветер поможет мне справиться с подступающей тошнотой, но нет... Исчезающая из-под ног палуба, когда судно падало в зеленую бездну, только усиливала эффект качки. И мне стало еще хуже. Тогда я бегом поднялся на мостик, на самый верх, и подставил лицо ветру. Но тут наверху я понял, что не могу больше терпеть. Я перегнулся через навес, и весь мой не переварившийся плов полетел вниз. Уже заканчивая свое грязное дело, я увидел, что ветер подхватил струю блевотины и понес ее прямо на крыло мостика, где стояли и разговаривали командир и штурман. Их вопль вперемешку с ругательствами, наверно, был слышен на другом берегу Балтийского моря... Пока они отряхивались, мне удалось незаметно убежать и спрятаться.

Прошла целая вечность, пока мы, наконец, дошли до Либавы. Здесь нам, как это было ни противно, пришлось убирать следы нашей слабости.

Затем мы пошли в Свиноустье, польский город в устье реки Одер. На этот раз я чувствовал себя нормально, да и море было спокойней.

Не могу сказать, что о Свиноустье остались приятные воспоминания. Ничего особенного. Ни экскурсий, ни увольнений на берег не было. Осталась лишь фотография, где мы сфотографировались на немецкой пушке, лежащей на берегу.

После Свиноустья вернулись в Балтийск и продолжили практику на крейсере «Свердлов». Нас провели по крейсеру, расписали по боевым постам. Я был расписан в носовой артиллерийской башне главного калибра. Конечно, было интересно. До сих пор осталась масса впечатлений. Мы даже ходили в море на учебные артиллерийские стрельбы.

Со мной там произошел такой случай. Как-то мы выбрались на берег постирать рубы. Стояла отличная теплая погода, и мы, раздевшись до трусов, совмещали полезное с приятным. Когда, намочив и намылив свою рубу и раза 2-3 пройдясь по ней палубной щеткой, стал ее полоскать, я нащупал в кармане какой-то комочек.

О, ужас! Это был мой... комсомольский билет. Мне стало страшно. Я представил суровые лица своих товарищей, исключавших меня из комсомола... Как мог я промыл листочки водой и, расправив их, положил сушить. Все равно ничего путного не получилось. Я решил, что по прибытии в училище (будь что будет!) пойду и сам чистосердечно признаюсь. Но все закончилось благополучно — в тот год начался обмен комсомольских билетов.

После тех артстрельб крейсер зашел в уже знакомую нам Либаву. Здесь я стал свидетелем того, как с крейсера отправлялись домой демобилизованные матросы. Они отслужили на флоте (сейчас это даже трудно представить) семь лет! Каждый из них нес огромный узел. Тогда был такой порядок (позже он был отменен): каждый уходящий в запас получал полностью весь положенный вещевой аттестат — тельняшку, бушлат, шинель, ботинки и пр. По замыслу высшего командования представлялось так, что, когда их призовут снова, все они уже будут обуты и одеты, готовы в бой. Замысел, конечно, хороший, но весь этот скарб матросы успевали пропить еще в дороге.

На этот раз у нас была особая практика. Нас загнали в машинное отделение зачистить котлы — не те, что стояли на камбузе, а те, что вырабатывают пар, который идет на турбины. Пожалуй, это была самая грязная работа на крейсере.

...Телеграмма о предсмертном состоянии мамы застала меня на палубе во время перекура. Когда я прочитал ее, хотите верить, хотите нет, началось солнечное затмение, а мне показалось, что у меня потемнело в глазах. Это случилось в июле 1954 года. Без проволочек, прямо на крейсере оформили проездные документы, и я поехал в Брянск. Я успел. Мама умерла через день после моего приезда. Ей было 43 года. Затем похороны и возвращение в Либаву.

Итак, в этот год я в Либаве уже третий раз. Вот и не верь пословице «Бог троицу любит». Крейсер уже ушел, и мне пришлось добираться до Балтийска на попутном тральщике.



Практика закончилась шлюпочным переходом из Балтийска в Калининград. Я перешел на второй курс.

Когда уже заканчивался второй курс, нас собрал представитель Ленинградского училища подводного плавания — требовались добровольцы учиться на подводников. Тогда это называлось «комсомольский набор». Предложение было настолько неожиданным и необычным, что я растерялся. Пошел посоветоваться с лейтенантом Недобежкиным (почему-то до сих пор помню его фамилию), с которым познакомился на тральщике, когда плыли из Либавы в Балтийск, а сейчас он учился на каких-то курсах в нашем училище. Он твердо и однозначно сказал: «Иди не раздумывая», чем окончательно развеял мои сомнения.

Кстати, желающих было немного, так что в Ленинград нас поехало всего 5 человек.

Первое впечатление о Ленинграде было ужасным. Холод, грязь на улицах, копать, кое-где лежал снег. В классах тоже было холодно, ходили в бушлатах. Нас, комсомольцев-добровольцев, собралось из разных училищ человек 20. С нами начали проводить занятия по мореходной астрономии, срочно готовили к предстоящей практике. Никаких увольнений в город не было.

Дней через 10 нас привезли в Кронштадт и разместили на знаменитом паруснике «Седов». Предстояла интересная практика: переход по Балтике, проливы, Атлантический океан и, обогнув Англию, возвращение в Кронштадт.

На «Седове» собрались курсанты-штурмана со всех училищ. Там же я встретил своих товарищей из Калининградского училища.

Путешествие на «Седове» было настолько интересным, что описать словами невозможно. Особенно много впечатлений осталось, когда мы проходили проливы. Это сказочный, похожий на театральные декорации заморский ландшафт страны, проплывающий в сотне метров от нас... Это множество катеров и

яхт, устремившихся к нам. Это неподдельная искренность их приветствий. Правда, видел одного типичного буржуя — пузатый, лысый, в темных очках, он сидел в шезлонге в носовой части красивого катера. Его дорогой халат был распахнут, в руках он держал бокал с вином, рядом стоял лакей, и никаких приветственных жестов. А еще, помню, как «наши ребята» (читай: разведчики) фотографировали берега через огромные объективы.

Когда вышли на океанский простор, подняли все паруса, и они наполнились ветром. Представляю, какое это было красивейшее зрелище, когда «Седов» шел с небольшим креном 16-узловым ходом!

На обратном пути, перед приходом в Кронштадт, «Седов» стал на якорь. На судно прибыли кинорежиссер с помощниками. По бортам «Седова» они установили жестяные пушки, которые стреляли каким-то белым дымом. Снимали эпизоды для кинофильма «Матрос Чижик».

Затем нас, подводников, переправили на остров Лавенсаари (ныне остров Мощный) и расписали по подводным лодкам. Лодки были старые, типа «Декабрист». Почти все время, до окончания практики, мы пропадали на пляже. Помню, там, на лодке, во 2-м отсеке стоял бочонок с... красной икрой! Сейчас это похоже на сон, но это было действительно на самом деле. И что совсем удивительно: матросы икру не любили — предпочитали сгущенку, разбавленную теплой водой.

...Очень быстро пролетело время. Я перешел на третий курс. Этот курс был для меня богат событиями.

В октябре 1955 года в Ленинград с визитом дружбы пришли боевые английские корабли — авианосец «Триумф» и 4 эсминца. Я был в числе активных зевак, осаждавших набережную Невы возле училища имени Фрунзе, где они были ошвартованы, и во все глаза с интересом рассматривал и корабли, и матросов, и все, все, все.

Мне повезло попасть на вечер встречи с английскими моря-



ками, который проводился в училище имени Дзержинского. Уж там-то я этих англичан рассмотрел хорошо.

Во время перерыва в курилке произошел такой эпизод. Я угостил английского моряка своими сигаретами, а он меня своими (между прочим, такая гадость). Он долго рассматривал нашу неказистую пачку «Аврора» и вдруг спросил: «Вот из зэ шип?» Я был не очень силен в английском, но тем не менее как мог стал объяснять: революция, октябрь, Ленин... Так вот, я почти остолбенел, когда понял, что он не знал, кто такой Ленин... Зато знал, кто такой Сталин и Цфасман. Не знать, кто такой Ленин... — для меня тогда это было дико.

Это случилось под Новый, 1956 год. После зимней сессии я поехал в отпуск к родителям (к тому времени у меня появилась мачеха) в Брянскую область. Отец был «тридцатитысячником», т.е. по призыву партии стал руководить отстающим колхозом в Камарическом районе.

Незадолго до окончания отпуска «черт меня понес» на охоту. На охоте я сильно простудился и заболел. Когда температура немного спала, колхозная мохноногая лошадка отвезла меня на железнодорожную станцию (40 км по заснеженной сельской дороге). В училище я прибыл, опоздав из отпуска на 3 дня. Как раз в это время в училище «зверствовал» начальник всех училищ всея Руси адмирал Кучер. Он собрал всех опоздавших и начал с каждым разбираться. Никаких объяснений он не принимал и почти всех, в том числе и меня, распорядился отчислить из училища. Когда я услышал его приговор, у меня потемнело в глазах... Для меня это был настоящий удар. Меня спасло то, что я был комсоргом, учился хорошо, и за меня заступился начальник факультета. Адмирал Кучер смиростивился и отчисление заменил 15 сутками строгого ареста. Я был счастлив!

Сидел я в одиночной камере, что на Садовой. Говорили, в этой же камере сидел когда-то Чкалов! Мелочь, а приятно. Караул на гауптвахте несли по очереди курсанты ленинградских училищ. Был раз счастливый день, когда караул несли ре-

бятя из нашего класса. Это был луч света в темном царстве. В тот день я не только курил, мы даже «тяпнули» по маленькой. В другие дни было, конечно, хуже. Но вот однажды заступили курсанты из политического училища. Они не были похожи на нормальных курсантов — морды у всех какие-то старые, все в звании от главстаршины до мичмана. Сложилось впечатление, что их набрали из вертухаев с Лубянки. Только и слышно: «Молчать! Встать!». Рядом со мной в соседней камере сидел четверокурсник из нашего училища. За какое-то мелкое нарушение эти «гестаповцы» раздели его догола и вывели на мороз! В то время в Ленинграде мороз был до  $-30^{\circ}\text{C}$ . Для меня это был первый шаг к появлению стойкой ненависти к политработникам.

В этом же 1956 году мы участвовали в Первوماйском параде в Москве на Красной площади.

В Москве мы целый месяц тренировались. В нашем распоряжении был огромный плац возле Химкинского речного вокзала. Целый день топали, но кормили нас усиленно. Каждый день кино, по выходным увольнение и культпоходы, бесплатные билеты во все театры и музеи.

Помню, перед генеральной репетицией прошли мы по Красной площади, и какому-то маршалу не понравилась наша поступь. На следующий день 20 сапожников принялись набивать нам на ботинки железные подковы, по 8-10 штук! А на генеральной репетиции выяснилось, что идти по гладкой брусчатке из-за этих подковок было очень скользко, и несколько человек даже упали прямо перед Мавзолеем. Такой же конфуз мог произойти перед всем честным народом и 1 Мая! Что делать? Но так как приказ того маршала никто отменить не осмелился, то мы сами начали отковыривать эти подковки штыками от карабинов. Наше начальство сделало вид, что ничего не видит, хотя вся площадь Дзержинского, когда мы ушли, была усеяна тысячами подковок. Все обошлось. Прошли нормально. Удалось даже краем глаза увидеть Хрущева.

...На этот раз практика была на Черном море, в Балаклаве. Не верится, что эта удобная бухта теперь уже не принадлежит России.

После сурового Ленинграда мы сразу принялись усиленно загорать, потом мучились от ожогов — все как полагается.

На подводной лодке, куда я был расписан, командиром рулевой группы был Джим Патерсон! Да, да! Тот самый негрите-нок, что снимался в кинофильме «Цирк». Один раз мы с ним ездили в Севастополь в Гидроотдел. Потом сидели в кафе-мороженом. Он рассказывал о себе, жаловался на самодура стар-пома, делился дальнейшими планами. Говорил, что думает за-няться писательской деятельностью, так как у него остался от деда богатый материал по освободительной борьбе негров.

На этот раз мы впервые ходили в море на современной (по тем временам) подводной лодке 613-го проекта. Погружались, всплывали и даже пили положенное подводникам вино.

Особых впечатлений 4-й курс, куда я благополучно пере-шел, не оставил в моих воспоминаниях. Предвыпускная прак-тика (стажировка) предстояла на Севере.

Нельзя сказать, что я мечтал о Севере. Скорее нет. Я там никогда не был, и мне было просто любопытно посмотреть на этот край, о котором так много разговоров. Край, где воевали герои-подводники. В моем представлении, несмотря на востор-женно-романтический бум, Север — это прежде всего холод, снег, метель, ледяная вода. Это место ссылки людей. Мне было интересно: изменится ли мое представление о Севере?

Подводные лодки, на которых мы должны были стажиро-ваться, базировались в Сайде-губе. Сейчас это поселок Гаджи-ево, почти город. Тогда же, в далеком 1957 году там ничего не было: 3 плавпирса, плавбаза и плавказарма. В самом конце губы находился рыбацкий колхоз (сейчас там кладбище для списан-ных кораблей).

На этот раз практика была по-настоящему интересной и полезной. Помимо частых выходов в море на подводных лод-

ках была настоящая штурманская практика во время похода плавбазы «Аят» из города Полярный в Белое море за дровами. Дрова — это плавник, которым завалены берега Белого моря. Особенно большие запасы плавника, сказали нам, в Кандалакшской губе, куда мы и должны были следовать. «Аят» вышла из Полярного в середине июля. Стояла отличная теплая погода. Полный штиль, незаходящее солнце. Все это меняло мое представление о Севере в лучшую сторону. Забегая вперед, скажу, что природа в местах, где приходилось служить (а это Приморье, Магадан и даже Камчатка), везде мне нравилась. В горле Белого моря плавбаза остановилась недалеко от берега. Был спущен катер. На него сел старпом с подозрительно большой сумкой. Катер направился к какому-то поселку на берегу. Нам сказали, что штурман «потерял место», и старпом пошел на берег, чтобы уточнить местонахождение плавбазы. Только много позже я узнал, что катер ходил на берег к рыбакам за семгой.

В одной из бухточек Кандалакшской губы плавбаза стала на якорь недалеко от берега. По всему берегу от самой кромки воды и на много метров вверх были видны горы хаотично наваленных бревен. Их было там тысячи и тысячи кубометров. Матросы сбрасывали в воду только верхние, сравнительно сухие бревна. Делали плоты, подгоняли их к плавбазе, где судовыми кранами грузили на палубу. Я не участвовал в этой работе. От нечего делать я поднялся на берег, на самый верх. Сразу за береговыми скалами простиралось редколесье, почти тундра. И вдруг совсем рядом, метрах в 50, я увидел, что на меня смотрит самый настоящий лось, с красивыми большими рогами. До этого я никогда не видел лосей, а лось, наверно, никогда не видел человека. Мы долго смотрели друг на друга. Когда я, вспомнив, что у меня с собой фотоаппарат, решил запечатлеть это редкое событие и стал снимать фотоаппарат с плеча, лось в несколько огромных прыжков исчез из вида.

С помощью автоспуска я сфотографировался у маяка Шарпов, который находился недалеко.



Не думал я, что почти через 30 лет судьба снова сведет меня и с этим заливом, и с этим маяком на мысе Шарапов. Десятки раз я буду проходить мимо него, наблюдая его и в бинокль, и на экране РЛС.

Стажировка пролетела незаметно. Затем незабываемая церемония выпуска из училища. Вручение диплома, лейтенантских погон и кортика, торжественный обед и выпускной бал. Все это было 27 сентября 1957 года, как раз в день моего рождения. А через неделю, 4 октября, я женился, и в честь этого события в СССР был запущен первый искусственный спутник Земли. А через месяц мы поехали на Дальний Восток к новому месту службы. Открывалась новая страница моей биографии.

**ДИПЛОМ**

Л № 162687

Настоящий диплом выдан Костину  
Ниму Павловичу

в том, что он в 1955 году  
поступил в 1-е Высшее Военно-  
морское училище подводного  
плавания

и в 1957 году окончил полный курс  
названного училища  
по специальности штурманской

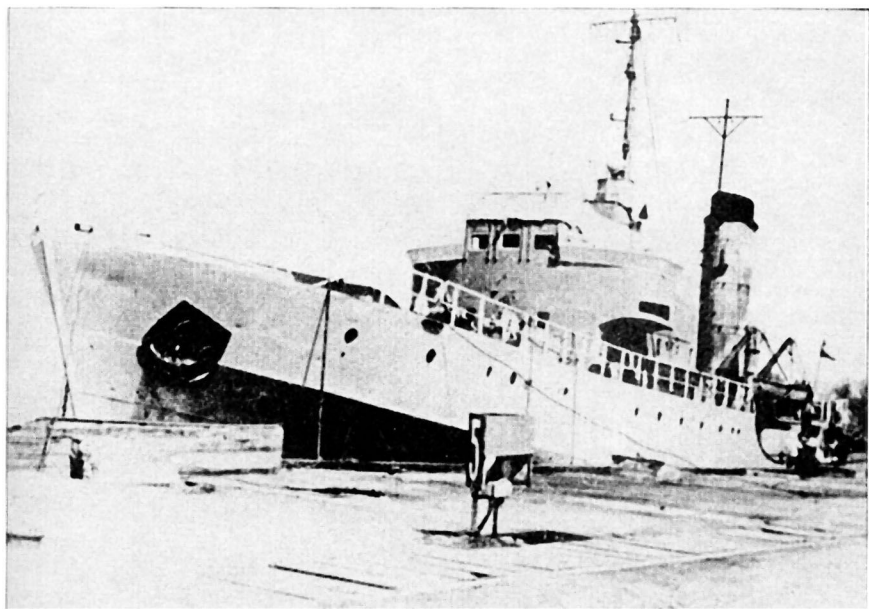
Решением Государственной экзаменационной  
комиссии от 2 июля 1957 г.  
Костину К. П.  
присвоено звание офицера-  
штурмана подводного плавания

Подпись А. И. Костин  
Секретарь Костин  
Секретарь Костин  
Секретарь Костин

Сторожа Костин 2 июля 1957 г.

Регистрационный № 64

Место: г. Владивосток В. М. Молотова Госплана, 1958.



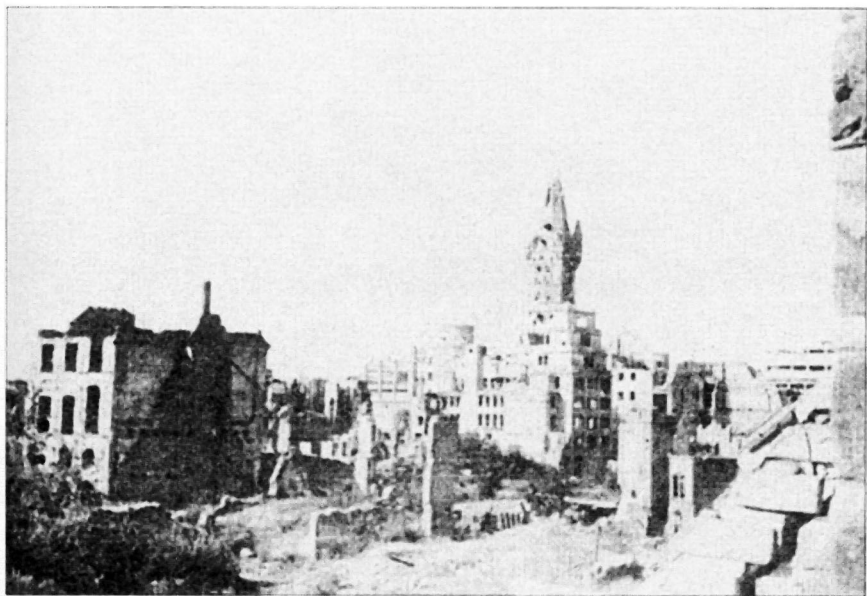
*«Нарев» — учебное судно.*



*1954 год. Польша. Город Свиноустье.*



*1955 год. Погрузка продуктов.*

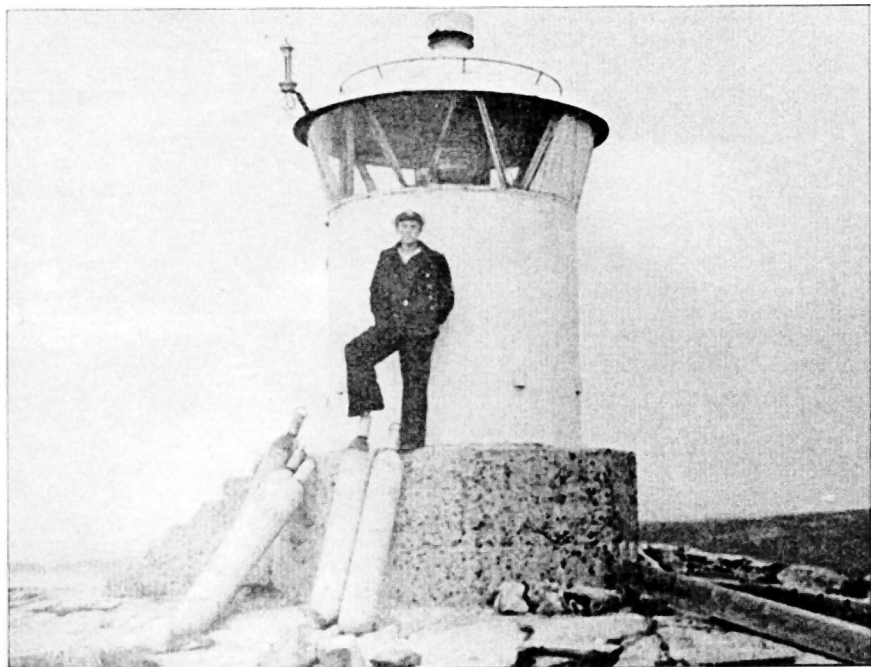


*1954 год. Калининград. Дворец Вильгельма.*



*1957 год. Баренцево море. Плавбаза «Аят». Слева направо: П. Куклин, С. Кондратенко, К. Костин, В. Балаш, Г. Семенушкин, В. Чернов.*





*Маяк Шарапов.*



*Город Ленинград. Я перешел на 4-й курс.*

## **ВЛАДИВОСТОК. БУХТА УЛИСС**

В отдел кадров ТОФ я прибыл, как и положено, вовремя (ноябрь 1957 года). Кадровик, однако, не похвалил меня за пунктуальность. Больше того, он заявил, что не знает, куда меня назначить...

Оказалось, что все «хорошие» места уже распределены между выпускниками, которые догадались в отдел кадров прийти чуть ли не на неделю раньше. Помню, я был удивлен их такой расторопностью. Неужели они сами догадались, или им кто-то подсказал... Впрочем, я не переживал: куда пошлют, туда и пойду. Уже позже я узнал, что «хорошие» места — это прежде всего Камчатка с ее двойными окладами. Кстати, позже таким же притягательным местом для выпускников стал... Магадан («столица Колымского края»). Вот такой парадокс! На втором месте по притягательности была Сов. Гавань с ее полуторными окладами.

Кадровик, как настоящий артист, сделав вид, что не знает, как выйти из этой тупиковой ситуации (мест нет!), начал задавать вопросы: как учился, как здоровье, есть ли тройки в дипломе и т.п.? Узнав, что одна тройка все же есть, обрадовался и, ловко обведя меня вокруг пальца, всучил мне место на неплавающей старой ПЛ, предназначенной на слом. Я облегченно

вздыхнул, узнав, что моя лодка стоит здесь же, во Владивостоке, и не надо больше никуда ехать. Мы были сыты по горло 9-суточным путешествием по железной дороге на Дальний Восток.

Получив необходимые документы и подхватив наши чемоданы, сразу же отправились в бухту Улисс к новому месту службы. Оставив жену с вещами возле проходной, пошел в штаб. Потом меня отвели в казарму, где размещался экипаж ПЛ «Л-8» («Ленинец»); там я представился командиру капитану 2-го ранга Пранц: «Командир рулевой группы лейтенант Костин прибыл для прохождения службы».

Приняли меня хорошо. Расспросами не донимали и отправили искать себе жилье, так как ни квартиры, ни комнаты мне предоставить часть не имела возможности. На первое время нас приютила семья одного мичмана, служившего здесь же в Улиссе. Его частный домик располагался рядом с проходной.

Мне не забыть один случай, который в дальнейшем имел продолжение. Жена мичмана работала стоматологом и, увидев дефект моего верхнего переднего зуба, предложила поставить коронку.

История появления этого дефекта такова. Еще в 7-м классе среди нас, мальчишек, была такая игра — стреляли по девочкам бумажными пульками с помощью длинной резинки. Пульку скатывали из полоски газеты, сгибали пополам, зажимали в зубах, двумя руками растягивали резинку, и стоило только разжать зубы — пулька летела с приличной скоростью. Я решил сделать пульку из медной проволоки, разрубив ее зубилом на небольшие части. При этом по краям этих частей образовались заусенцы. Когда я, зажав в зубах эту металлическую пульку, стал натягивать резинку, верхний зуб не выдержал, и заусенцем отломило почти половину зуба. Всем было очень весело. Я же долгое время страдал от невероятной боли — оголенный нерв реагировал и на горячее, и на холодное. Со временем я забыл про этот случай и уже не обращал внимание на свой зуб...

Конечно, я согласился на предложение поставить коронку. Саму коронку мастерски изготовил из золота муж хозяйки. Как сейчас помню, я заплатил за эту работу аж 25 рублей.

Через 25 лет, уже будучи в Северодвинске, я узнал, что это были мошенники, которых разоблачили сравнительно недавно. И коронка, конечно, была не из золота. А я-то ее хранил, когда она слетела. Думал, золотая. Подумать только, сколько лет я щеголял своим медным зубом!

Ветеран войны на Тихом океане минный заградитель «Л-8», где мне предстояло служить, доживал свои последние дни. Построенный в годы первых пятилеток, по своим техническим возможностям он уже не мог тягаться с современными подводными лодками, хотя клепаный корпус был еще в хорошем состоянии. Вскоре лодку поставили в док, где с нее сняли винты, заварили забортные отверстия и подготовили к утилизации. Мы с командиром БЧ-1 занимались списанием штурманского имущества.

Впрочем, вначале мне предоставили время найти жилье и устроиться. Побегав полдня по ближайшим частным домам, нашел одного хозяина, который согласился нас пустить в свою пристройку летнего типа. Во Владивостоке тем временем наступила настоящая зима. Теоретически я знал, что представляет собой муссонный климат. Теперь начал познавать практически.

Представьте себе яркое солнце, мороз -20, а то и ниже, и сильный холодный ветер. Сознание того, что мы находимся на широте Сочи, являлось слабым утешением. Комната, если можно так назвать клетушку, которую мы сняли, нам понравилась. Правда, там никаких удобств не было, но для нас это было не главное. Все скрашивала наша молодость.

Не знаю как сейчас, но в то время во Владивостоке было плохо с водой. Нам-то хватало одного ведра, за которым приходилось спускаться к колонке почти до самой бухты Золотой Рог, но в казарме, где жил экипаж, вода была в дефиците. Особенно это чувствовалось (да простит меня читатель) в галью-



нах, т.к. смывать за собой продукты жизнедеятельности было нечем. Я пишу об этом с трудом преодолевая чувство омерзения. В результате фановые системы были постоянно забиты, канализация не работала. Я помню, еще тогда подумал, что так можно и дизентерию подхватить. Так оно и оказалось. Весной из-за вспышки дизентерии вся часть была посажена на карантин.

Кадровик оказался прав. Прослужил я на этой лодке не долго. К тому времени, когда в Улиссе был объявлен карантин, меня там уже не было. Мы переехали в «Конюшки».

«Конюшки» — это небольшая бухта Конюшкова в заливе Стрелок, где базировались средние подводные лодки 613-го проекта. На одну из них, «С-336», я был назначен командиром рулевой группы. Там, как великое чудо, я увидел, что из крана в комнате, которую нам дали, течет вода!

Говорят, было время, когда воду во Владивосток привозили танкеры из... Японии. В те же времена, о которых идет речь, вода поступала из спецхранилища, расположенного далеко от города. Особенно тяжелая обстановка с водой сложилась во Владивостоке в 1967 году. По каким-то причинам водохранилище было осушено. Говорили, что это произошло в результате диверсии китайцев (в то время было серьезное обострение отношений с китайцами). Как назло именно в это время наша лодка пришла во Владивосток для докового ремонта. Так что все лишения и неудобства, связанные с отсутствием воды, мы испытали на своих немытых шкурах. Горожане, у которых были машины либо мотоциклы, ездили за водой куда-то аж за 100 с лишним километров. Для перевозки воды были очень удобны резиновые мешки из-под дистиллированной воды, предназначенной для доливки баков аккумуляторной батареи. Прежде чем мы сообразили, боцман-подлец успел «толкнуть» работягам несколько таких мешков. Для умывания кто-то догадался использовать «торпеду».

Что такое «торпедуха»? Для справки: в парогазовых тор-

педах компонентами для работы двигателя являются воздух, керосин и вода. Та самая вода, которая в то время была нам так нужна. В каждой торпеде ее было до 400 литров! Но пить ее было нельзя. Дело в том, что эта вода была особенной.

Для того чтобы в зимнее время вода в торпедах не замерзала (замерзающая вода разрывает, как известно, самую прочную сталь), в нее заливали обычный этиловый спирт, доводя раствор до 40%. Таким образом, в каждой торпеде, по сути дела, хранилось 400 литров незамерзающей 40-градусной водки! Но пить эту водку было невозможно, так как по инструкции мерзавцев-изобретателей в нее добавлялся рвотный порошок. Вот ее-то и прозвали «торпедухой». Для питьевых целей она была непригодна, хотя были умельцы, которые все-таки ее пили. Но ей можно было умыться. Так что «торпедухой» мы, сколько могли, запаслись, так как перед постановкой в док торпеды все равно сдавали на береговые хранилища. В то время я оставался за старпома, жил в старпомовской каюте и у меня стояла целая канистра «торпедухи».

Однажды мне в голову пришла идея: а нельзя ли очистить «торпедуху» от рвотной составляющей, пропустив ее через фильтр? Я возлагал надежду на особые свойства активированного угля обычного противогаза, который задерживает даже боевые ОВ (отравляющие вещества). Я достал старпомовский противогаз, открутил коробку и стал понемногу лить из кружки в верхнее отверстие. Под нижнее отверстие я подставил чистый стакан. Жидкость проходила очень медленно, практически вообще не проходила, и терпение мое лопнуло. Для ускорения процесса я каким-то гвоздем стал расковыривать верхний слой. Дело пошло! Я еще больше расковырял дырочку. Наконец из нижнего отверстия коробки появилась первая капля. Когда в стакан накапало немного жидкости, я с нетерпением исследовал результат. Ничего не получилось! Жидкость в стакане по-прежнему имела отвратительный вкус. Разочарованный полученным результатом, я собрал противогаз и забросил его обратно за шпацию.

...Прошло много времени. Мы вышли из дока. Из отпуска вернулся старпом. Возобновили в отсеках тренировки по борьбе за живучесть и по различным тревогам. Однажды отрабатывали действие по химической тревоге. «Принесите-ка мне мой противогаз», — скомандовал старпом во второй отсек. Противогаз принесли. Затем он громко скомандовал: «Газы!» и, подавая нам пример, первым надел противогаз. Вдруг я увидел, что он стал почему-то трясти головой и затем как-то панически сорвал с себя маску. Его лицо было красным и потным... Страшная догадка мелькнула у меня в голове. Я вспомнил историю с фильтрованием «торпедухи» и понял в чем дело — противогаз не пропускал воздух! Затаив дыхание, я стал наблюдать за старпомом. Он осмотрел маску и, не найдя ничего подозрительного, снова надел противогаз. Было видно, как он отчаянно пытается вдохнуть воздух. Снова сорвал с себя маску: «Что за черт!» Затем он достал из сумки коробку и проверил, нет ли пробки. Пробки не было. «Ничего не понимаю!» Он снова надел противогаз и снова стал задыхаться. Все в отсеке с недоумением наблюдали за странными действиями старпома, а я буквально захлебывался от смеха и ничего не мог с собой поделать. В конце концов, старпом выбросил загадочный противогаз... Прошло много лет, но каждый раз, вспоминая эту историю, не могу удержаться от смеха.

Сам Владивосток произвел на нас хорошее впечатление. Нормальный город. С магазинами, театрами, ресторанами и т.п. Еще бы — столица Приморского края, главная военно-морская база Тихоокеанского флота! Город расположен по берегам красивейшей бухты Золотой Рог, ровесник американского Сан-Франциско. Но вот именно потому, что являлся военной базой и посему закрытый для захода иностранных судов и сверх меры засекреченный, город перестал развиваться, захирел и безнадежно отстал от Сан-Франциско.

А вот высокий темп развития и расцвет порта Находка, расположенного в 50 милях от Владивостока, обусловлены тем, что там нет военных баз, город открыт не только для своих

граждан, но и для захода иностранных судов.

Впрочем, как-то раз во Владивосток пришел индонезийский крейсер то ли с визитом дружбы, то ли еще с какой целью. Вообще-то это был наш советский крейсер, который недавно был продан Индонезии. Дело было глубокой осенью, почти зимой, а какая зима в Приморье, вы уже знаете. Конечно, время визита было выбрано неудачно.

Чтобы не поморозить теплолюбивых индонезийцев, им выдали наши зимние вещи: шинели, шапки, рабочие ботинки. Вскоре город заполнили черные фигуры с черными негритянскими лицами, в черных шинелях без погон и ремней, в черных матросских шапках с опущенными «ушами». Очень напоминали они наших арестованных, содержащихся на гауптвахте. Индонезийцев не очень-то беспокоила потеря престижа страны. Как полчище тараканов, они разбрелись по всему Владивостоку. Толпы индонезийских матросов буквально опустошали магазины промышленных товаров. Раскупали все: тазы, примусы, корыта, кастрюли и т.п., а потом так и ходили по городу со своими корытами. Было ощущение, что на город напали мародеры.

Говорят, был такой случай. Два индонезийских офицера купили телевизор и попросили донести его до причала русского парня. По пути встретили других офицеров и стали меж собой разговаривать. Русский парень знал английский и понимал, о чем они говорят. Один якобы сказал, что купил телевизор, и вот его несет «русская свинья». Что бы вы сделали, уважаемый читатель, на месте этого русского парня? Правильно! И он так же поступил. Со всего размаха грохнул их телевизор об асфальт...

С Владивостоком у меня связано одно приятное воспоминание. После автономки мне довелось вместе с другими членами экипажа отдыхать в доме отдыха, расположенном в живописном месте на берегу Амурского залива. После того ада, ко-



торый называется автономкой, мне показалось, что я побывал в раю. Даже не предполагал, что под Владивостоком есть такие места. Автономка на средних дизельных лодках была всего 30 суток, но они стоят, поверьте мне, 90 суток плавания на атомных лодках. Впрочем, об этой автономке, где командиром лодки был будущий Герой Советского Союза капитан 2-го ранга Дубяга, я сейчас рассказывать не буду. Скажу только, что за время плавания я похудел на 8 кг. В доме отдыха свой вес я набрал довольно быстро. Почти каждый вечер приходилось ходить на танцплощадку, следить за поведением своих матросов, которые, что греха таить, вели себя порой весьма развязно, особенно когда напьются. Там я обратил внимание на двух элегантно одетых молодых парней, с которыми были всегда не менее элегантные красивые девушки. Я был удивлен, когда узнал, что это. оказывается, солдаты, которые служат на генеральских дачах. Вот так... Представляю, как им бедным приходилось преодолевать тяготы и лишения военной службы...

Еще с Владивостоком у меня связано воспоминание о Викторе Маркове. Впервые я увидел его, выпускника мореходного училища, которого направили к нам на лодку для прохождения военной практики, в бухте Конюшкова. Мы как-то быстро подружились; к тому времени он уже много плавал и много повидал. Затем, когда мы встретились во Владивостоке, он был уже 3-м помощником капитана на лесовозе «Магадан». Через много лет я с ужасом узнал, что капитаном на пассажирском пароходе «Адмирал Нахимов», который затонул после столкновения с транспортом в Новороссийске, был тот самый Виктор Марков. Судьба его мне до сих пор неизвестна.

А еще во Владивостоке, а точнее в аэропорту, произошел такой случай. Мы возвращались из отпуска, летели из Ленинграда в Хабаровск. Здесь нам предстояло разъединиться: жена с дочерью должны были лететь в Магадан, где мы в то время жили, а мне — во Владивосток, где наша лодка заканчивала

ремонт. В связи с плохими метеоусловиями уже несколько суток были закрыты Владивосток, Петропавловск, Магадан, и народу в аэропорту Хабаровск скопилось видимо-невидимо. Для размещения пассажиров были установлены большие брезентовые палатки.

Назавтра разрешили вылет на Магадан, и жена с дочерью благополучно улетели. Я остался один. На всякий случай сходил в аэровокзал узнать обстановку. В справочном ничем не утешили. Обстановка была без изменений. Я вернулся в палатку, и вдруг по трансляции объявили, что начинается регистрация пассажиров на рейс во Владивосток. Все еще не веря своим ушам, я тем не менее, опередив всех, первым прибежал к стойке регистрации. Через час мы уже были в воздухе. Уже после я узнал причину такой внезапности: самому летчику нужно было во что бы то ни стало лететь во Владивосток и он решил рискнуть. От Хабаровска до Владивостока, недалеко, примерно один час лету.

Владивосток встретил нас мощными грозными облаками. Самолет начало трясти, но он продолжал снижаться. В иллюминаторы ничего не было видно. Сплошной туман. Вдруг я увидел, как замелькали деревья, и почти сразу же самолет коснулся земли. Очевидно, летчик начал сильно тормозить, потому что дифферент быстро пошел на нос. Через несколько секунд я увидел, как полетела грязь и забрызгала иллюминатор. Все это время я сидел, зажав между ног банку с вареньем. Вдруг самолет, еще больше накренившись на нос, резко остановился. Сработали ремни безопасности.

По самолету прошла стюардесса выяснять, есть ли пострадавшие. Слава Богу, все было нормально, только один пассажир сильно ударился лбом о край иллюминатора. Сквозь залепленный грязью иллюминатор я увидел, как летчик, засучив штаны, босиком по колено в воде ходит вокруг самолета. Коротче говоря, самолет проскочил полосу, сломав переднюю «ногу», врезался в болото и остановился, уткнувшись носом в землю и высоко задрав хвостовую часть. Нам просто повезло.

Затем к нам подъехало много пожарных машин и машин скорой помощи. До сухого места (шел дождь) по болоту мы все шли босиком почти по колено в воде. Когда нас уже везли на автобусе в сторону вокзала, я увидел лежащий посреди взлетной полосы скрученный тормозной парашют, на который так рассчитывал летчик и который так и не раскрылся.

А был еще такой случай...

Во Владивостоке в одном из сухих доков стояла на стапеле подводная лодка из Находкинской бригады.

Вечером, сменившись с дежурства по лодке, старший лейтенант Иванов (фамилии героев я изменил, остальное — су- щая правда) шел к себе в казарму. Вид у него был далеко не праздничный. Да и как он мог выглядеть иначе, проведя сутки на ремонтируемой лодке? Небрит, подворотничок кителя потерял свою белоснежность, брюки помяты, потускнели ботинки... Он собирался сдать пистолет, переодеться и привести себя в порядок, так как впереди был свободный вечер и его холостяцкая душа жаждала развлечений и подвигов. Жаль только, что с деньгами у него было, как всегда, туго.

Вдруг перед самой казармой он встретил своего друга-товарища лейтенанта Сидорова, который только что вернулся поездом из Находки, куда был специально откомандирован для получения денежного довольствия для всего экипажа.

— Ты получил деньги? — с надеждой в голосе спросил Иванов.

— Получил! — радостно ответил Сидоров и похлопал по чемодану.

— Почти полный!

Иванов понял, что это судьба...

— Слушай! Пошли в «кабак»?

Сидоров слегка опешил:

— Да я не против, я всей душой... А как быть с деньгами? Надо бы положить их в сейф.

Иванов на минуту задумался:

— Так в казарме все равно никого из начальства нет, и сейф не открыть!

Сидоров заколебался:

— А как же ты? В кителе... А в кабак с пистолетом пойдешь?

— Не волнуйся, все нормально. А пистолет спрячем в чемодан. Все будет о'кей, пошли!

Предложение было настолько заманчивым, что устоять было невозможно.

Сидоров больше не колебался, и друзья, не заходя в казарму, отправились в знаменитый не только во Владивостоке, но и по всему Приморью ресторан «Золотой Рог».

Уважаемый читатель, если Вы не были в «Золотом Роге», то когда будете во Владивостоке, обязательно посетите его, не пожалеете! Для Владивостока «Золотой Рог» — это то же, что «Астория» для Санкт-Петербурга, «Метрополь» для Москвы; это то же, что «РБН» для Северодвинска времен брежневского застоя. Это настоящая достопримечательность города. Ресторан до сих пор помнит своих великих гостей — это знаменитые путешественники и первооткрыватели, знаменитые мошенники и авантюристы всей мастей, знаменитые артисты и музыканты, богатые промышленники и купцы самых высоких гильдий, белогвардейские офицеры и японские интервенты. Разгромив атаманов, разогнав воевод и на Тихом океане свой закончив поход, здесь же, в «Золотом Роге» гуляли и отмечали победу молодые комбриги и комиссары молодой Советской республики.

Со временем порядки в ресторане стали более демократичными. Фраки, смокинги, мундиры, вечерние туалеты дам, как было при царе, стали необязательными. Посетители приходили, как говорится, кто в чем. И, тем не менее, ресторан не скапился до уровня привокзальной забегаловки, побывать в нем по-прежнему считалось престижно.

Свои фуражки и чемодан друзья сдали, как полагается, в

гардероб. Мне трудно сказать почему, но за чемодан Сидоров не беспокоился. То ли это была беспечность, присущая молодости, то ли особый психологический прием. Еще когда он ехал из Находки в обычном плацкартном вагоне, этот чемодан он небрежно закинул на верхнюю полку, а сам спокойно улегся спать. На обшарпанный чемодан никто не обращал никакого внимания. Никому и в голову не могло прийти, что в нем может быть что-то ценное. У гардеробщика в ресторане чемодан также не вызвал никаких подозрений.

Золотые бархатные портьеры, дорогая мебель интерьера, сверкающий хрусталь и т.п. создавали в ресторане романтический полумрак, уютную интимную обстановку, располагающую к общению, дружеской беседе и беззаботному времяпрепровождению.

Наши друзья, я уверен, в душе переживали, что явились не в лучшей форме, но ведь вы сами видели – они не виноваты, так сложились обстоятельства, что переодеваться-наряжаться им было некогда. Впрочем, после первых двух-трех рюмок они перестали обращать внимание на такие мелочи и целиком отдались предвкушению праздника.

Наши друзья «хорошо посидели» и к закрытию ресторана были, что называется, «тепленькими», еле держались на ногах, но изо всех сил старались не уронить чести офицера-подводника. С трудом сохраняя устойчивость и борясь со временами нарастающим креном, они вышли из сверкающего зала и благополучно дошли до гардероба. Получив свои вещи, они, прежде всего, решили проверить чемодан. Когда они открыли крышку, то прежде чем убедились, что там все цело, содержимое чемодана случайно увидел швейцар. А так как швейцар был настоящим советским человеком, то, увидев пистолет и полный чемодан денег, сразу сообразил, что перед ним уголовники. Кроме того, в небритой роже Иванова он увидел сходство с фотографией одного бандита со стенда «Из разыскивает милиция». Быстро закрыв на ключ входную дверь, он незаметно вышел и позвонил «куда следует». В то время еще не было ОМОНов,



спецназов и прочих антитеррористических подразделений, поэтому для задержания «преступников» выслали военный патруль из городской комендатуры.

Это только в кинофильмах через минуту-две прибывает спецмашина, из которой, как черти из табакерки, выскакивают бойцы группы захвата. В нашем реальном случае патруль прибыл почти через час.

Безрезультатно подергав закрытую дверь, наши друзья уселись на ступеньках лестницы, ведущей на второй этаж (в свое время там были «отдельные номера» для господ) и задремали, причем, Иванов постоянно держал в руках пистолет, а Сидоров сидел в обнимку с чемоданом.

Тем временем среди посетителей прошел слух что дверь закрыта, потому что в ресторане находятся вооруженные преступники. Началась паника. Кроме того, многим посетителям требовалось пройти (извините за деликатную подробность) в туалет, но выйти в вестибюль никто не решался.

Начальник патруля, увидев через стеклянную дверь пистолет в руках Иванова, сдрейфил и не решился на штурм. Своего помощника от отправил в комендатуру за подкреплением. Через каких-то 40 минут прибыло подкрепление во главе с помощником коменданта. После небольшого совещания выработали план захвата. Через черный ход прибывшая группа поднялась на второй этаж. Затем осторожно, бесшумно ступая, группа начала спускаться по лестнице, стараясь зайти к ним с тыла. Швейцар тем временем незаметно (с внешней стороны) отпер входную дверь. Помощник коменданта, безусловно, проявил храбрость и мужество, решившись на захват. Приблизившись на расстояние броска, он кинулся на пьяного Иванова, заломил ему руки и вырвал пистолет. Остальные теперь уже смело и сверху и снизу (в общей сложности их было человек 10) навалились на наших друзей, скрутили их и увезли в комендатуру. Операция закончилась успешно, без жертв.

Этот случай ввиду его уникальности долго не затихал, пе-

редавался от одного к другому, будоражил воображение, смаковался, обрастал все новыми и новыми подробностями, тем самым скрашивая однообразные флотские будни.

## БУХТА КОНЮШКОВА

Большинство историй, о которых я хочу рассказать произошли, когда я служил здесь, в Конюшках.

Сама бухта Конюшкова (или «Конюшки», как мы ее называли) — это небольшой заливчик на западном берегу залива Стрелок. У входа в залив находится знаменитый остров Аскольд с его мрачными отвесными скалами. Посреди залива расположен остров Путятин. Он знаменит тем, что это единственное место в Приморье, где цветут лотосы. Еще на Путятине проводился в то время эксперимент по выживаемости большого стада пятнистых оленей в условиях полного отсутствия их врагов — тигров и волков. (не знаю, правда, чем он закончился). На восточном берегу залива в небольшой бухточке Павловского базировались тогда первые атомные подводные лодки. От Владивостока до Конюшкова по прямой миль 30, а можно добраться по железной дороге — это 140 км. Бригада наша состояла из трех лодок и плавбазы. Я служил на «С-336». Командиром (это был мой первый настоящий командир) был капитан 3-го ранга Шумилов. Сам он из штурманов. Меня, командира рулевой группы, а затем и командира БЧ-1-4, он научил многому. В конце концов, мы научились понимать друг друга с полуслова и при астрономических наблюдениях, и при торпедных атаках, и в других обстоятельствах. Особенно удачными у

нас были торпедные атаки. В то время отрабатывались в основном атаки без всплытия под перископ, только по данным акустика, а уж тут без штурманских расчетов не обойтись. Я горжусь (скромно, про себя), что мне удавалось довольно точно определять элементы движения цели (ЭДЦ), т.е. курс, скорость, дистанцию, а это успех торпедной стрельбы. Командир бригады всегда наши атаки, которые стали называть «шумиловскими», ставил в пример другим командирам лодок.

Шумилов был красивый холостой мужчина. В последнее время пристрастился к спиртному. Это его и сгубило. Дело было так. Лодка наша была подготовлена для автономного плавания, и мы пошли в Улисс, где нашу готовность должны были проверить офицеры вышестоящего штаба. На переходе из Конюшков в Улисс с нами шел один политработник из того вышестоящего штаба, такой противный очкарик. В Улисс по расчетам мы прибывали под вечер, и, наверно, поэтому Шумилов не предполагал появляться в штабе по прибытии, ну а посему он позволил себе выпить больше, чем обычно. При подходе к Скрыплеву (небольшой остров на подходе к проливу Босфор Восточный) вдруг слышу: «Штурману на мостик!» Уже по голосу я понял, что командир пьян. Поднявшись на мостик, увидел пьяного Шумилова (я не ошибся), а рядом стоял тот самый очкарик.

«Штурман! Сплошной туман! Заходим по радиолокации», — дал мне вводную Шумилов заплетающимся языком. Ну и, конечно, как только мы ошвартовались в Улиссе, этот очкарик побежал в политотдел. А через 5-10 минут по трансляции на весь Улисс прозвучало: «Командиру бортовой №... прибыть к начальнику политотдела». Уже наутро Шумилов курил, сидя на скамеечке возле какого-то склада — его отстранили от должности.

В автономку мы пошли уже с новым командиром — капитаном 2-го ранга Дубягой (впоследствии он стал Героем Советского Союза).

Как-то так получалось, что с Шумиловым в автономку мы не ходили. В океане бывали не раз, но только на учениях. В

основном тогда отрабатывали тактику действий группы подводных лодок на вероятных путях (коммуникациях) кораблей «противника», действия в «завесах», т.е. отрабатывали тактику, которую придумали и успешно применяли против конвоев немецкие подводники.

Итак, мы пошли в автономку с Дубягой. Он тоже из штурманов. Общительный человек, строгий грамотный командир. До параллели пролива Лаперуза вдоль берегов Приморья шли в надводном положении. Дальше погружались и шли целый день в подводном положении. Вечером всплывали и всю ночь шли в надводном положении, заодно подзаряжая аккумуляторную батарею. Утром погружались и т.д. Из-за задержки выхода в связи с приемопередачей дел Шумилова и Дубяги в автономку пошли в самое жаркое время — июль. Температура воды в Токийском заливе (это был наш район боевой службы) держалась почти постоянно +28, +32°C. Я уже назвал эту автономку адом — так оно и было. В отсеках духота, высокая температура и высокая влажность. Постоянно хотелось пить. Пресную воду экономили. Еще перед выходом в уравнительную цистерну специально набрали пресной воды, но она постоянно смешивалась с забортной, и пить ее было нельзя (использовали только для мытья посуды). По великому благу, если сильно попросить, трюмный втихаря мог набрать чайник холодной водички «из-под киля» — это был миг блаженства! Мы постоянно потели. Для вытирания пота на шее держали полотенце, которое через 2 дня начинало пахнуть мочой. Причем свое полотенце не пахло. Отвратительный запах исходил от чужого полотенца. Ходили, естественно, в одних трусах. Еще постоянно хотелось курить. Это было настоящей пыткой. На лодках этого проекта в 5-м (дизельном) отсеке был душ, но он работал только тогда, когда работали дизеля.

На душ шла забортная вода от системы охлаждения дизелей. Обычно этим душем пользовались во время плавания лодки под РДП\*, но в автономке режим РДП не применялся, так

\*РДП — дословно: работа дизеля под водой.



что тела наши были немытые и вонючие.

Время под водой тянулось невероятно медленно. Есть ничего не хотелось. Никаких свежих овощей, свежего хлеба, только консервы и сухари. Я до сих пор ненавижу голубцы. Помню такую картину. Кок нес во 2-й отсек (офицерская кают-компания) бачок со щами. Его мускулистое тело (он также был в одних трусах) блестело от пота. Когда он, согнувшись, перешагивал через переборку, пот с его подбородка капал прямо в бачок! Вечером все с нетерпением ждали всплытия, но иногда обстановка не позволяла всплывать, и адские мучения продолжались еще сутки, а иногда и больше. За эту автономку я похудел почти на 10 кг.

Некоторые матросы делали себе самодельные вентиляторы из сельсинов. Пропеллер вырезали из консервных банок. Такой вентилятор делал бешеные обороты и представлял опасность. Один все же пострадал: неподвижно закрепив вентилятор, заснул, во сне согнул ногу, и жестяной пропеллер рубанул его колено до кости. Судовую вентиляцию не использовали из-за экономии электроэнергии, а также чтобы ее шум не демаскировал лодку.

«Райские» условия обитания на атомных подводных лодках может по достоинству оценить только тот, кто послужил на дизельных.

Даже на атомных лодках первого поколения, на которых я несколько раз ходил в автономку, условия отличались от тех дизельных, как небо от земли — душ хоть каждый день, система кондиционирования, холодная газированная вода, курительный «салон», свежий хлеб, каждый день кино. Короче, 30 суток плавания на «дизелях» равны 90 суткам, а то и больше, на атомных.

Наконец закончилась наша автономка. После автономки штабное начальство в Улиссе всему экипажу устроило торжественный обед с традиционным жареным поросенком. Начало этой традиции было положено подводниками времен войны. Такой обед был первым и последним в моей практике. Похоже,

эту традицию кто-то отменил. Хлопотно: нужен поросенок и т.д. и т.п.

Экипаж отдохнул в доме отдыха (про этот отдых я уже писал в предыдущей главе). Дубяга от нас ушел. Его перевели на Камчатку командиром на атомную лодку (очевидно, предварительно он где-то учился). Там он и стал Героем Советского Союза

Воспоминания о нем закончу описанием одного случая, о котором мне рассказали, когда мы были на Камчатке.

Дубяга отдыхал у себя дома на 2-м этаже. Стоял теплый солнечный день. Дверь на балкон была открыта, и он невольно слышал болтовню женщин, сидевших внизу на скамейке. Вдруг он услышал, как одна женщина начала рассказывать о нем какую-то гадость. Он долго терпел. Наконец Герой Советского Союза не выдержал, в одних тапочках он выскочил из дома и врезал этой дамочке по физиономии. Она оказалась женой какого-то высокого начальника. За этот случай его сняли с должности и выгнали с Камчатки... в Ленинград. Герои не пропадают!

Ну, а когда плавали с Шумиловым, было несколько случаев, о которых я хочу рассказать.

Плавали мы как-то раз в полигоне боевой подготовки. Недалеко от берега. На морской карте в этом районе имелась надпись крупными буквами: «Лов рыбы запрещен». Мы шли в подводном положении под одним э/мотором. Скорость 4 узла. Вдруг лаг стал показывать 0,5-1,0 узла. Командир: «Штурман! Опять у тебя лаг барахлит!» Я кинулся в трюм. Там находился центральный прибор лага. Все проверил. Все было нормально, и я доложил командиру, что лаг исправен. «Как же исправен? Смотри, что он показывает?» Тогда я предложил командиру дать ход вторым э/мотором, чтобы проверить, отработает ли лаг это изменение скорости. Дали ход 2-м э/мотором. Показания лага пошли на увеличение и застыли на 2,5 узла. Значит, лаг был исправен! Значит, нас что-то держит! «Мы, наверно, в сеть по-

пали», — предположил я. «Ну ты, штурман, даешь!» — ответил командир. Однако запросил акустиков, нет ли поблизости шумов рыбацких судов. Акустик доложил, что есть шум, но очень далеко. Командир решил всплыть. Когда всплыли, то командир и на мостик было не выйти: всю лодку закрыла сеть! Акустик ошибся — рыбацкий сейнер шел почти рядом с нами. Когда мы всплыли, он подошел к нам. «А мы думали, кит в трал залетел!» — удивились рыбаки. Прежде чем обрубить трос, они успели привязать какой-то буй. «Что же вы тут рыбу ловите?» — накинулся на них командир. Рыбаки скромно отмолчались. Затем вместе с нашими матросами сбрасывали эту сеть с корпуса. Трал был испорчен. Плохо было то, что часть его намотало на винт. Прямо там же на полигоне создали большой дифферент на нос. Корма вышла из воды, и винты оголились. Очисткой винта от намотавшейся на него сети руководил флагманский механик, прибывший к нам на катере.

Еще один небольшой случай. В Улиссе к нам на лодку прибыл один гражданский товарищ. В руках у него был небольшого размера, но несколько необычный чемоданчик. Нам надлежало выйти в море, прибыть в точку с координатами..., там лечь на грунт, через какое-то время всплыть и ждать указаний. Эта точка располагалась в одном из районов БП в 50 милях от Владивостока. Прибыли в точку, легли на грунт. Я, помню, занялся каким-то своим делом. Вдруг слышу, как матросы что-то возбужденно обсуждают, плюются, кого-то ругают. Я к ним: «В чем дело?» «А вы сходите в 4-й, посмотрите, что там этот гад делает!» Я пошел в 4-й отсек и увидел там следующее. На столе (обеденный стол старшинской кают-компании) были разложены небольшие ящики из мелкой металлической сетки. В каждом ящике находились новорожденные крольчата. Сам этот «гад» сидел с хронометром в руках и что-то записывал в журнал. Вдруг он включил ток, и в одном из ящиков стали мучиться, пищать и подпрыгивать эти бедные слепые крольчата. Затем он выключил ток и хладнокровно включил его в другом

ящике. Теперь там начали питать и мучиться бедные животные. Оказывается, проводился эксперимент по телепатической связи. Матки этих крольчат находились в бухте Шамора (западный берег Уссурийского залива), и там за ними наблюдали, как они будут реагировать именно в те минуты, когда мучились их детки. Так что это не выдумка — в Советском Союзе всерьез занимались проблемами телепатической связи.

А этот случай произошел в Тихом океане, на подходе к Курильским проливам. Группа из трех наших лодок возвращалась с учений. Шли в надводном положении. Днем. На мостике был вахтенный офицер командир БЧ-3 капитан-лейтенант Вовк. В первом отсеке командир собрал экипаж для подведения итогов учений. Вдруг с мостика Вовк взволнованным аварийным голосом: «Внизу! Передайте радистам: «Воздушный раздел 60!». Этот условный сигнал согласно БЭС (свод боевых эволюционных сигналов) означал: «вижу самолет противника по пеленгу 60°». Внизу вахтенным центрального поста сидел старшина 2-й статьи Фаязов, казах, который плохо понимал русский язык. Держать такого тупицу вахтенным центрального поста, конечно, опасно, но других не было, и, чтобы как-то выйти из положения, стармех (а Фаязов был его подчиненным) его научил вначале все записывать, а потом уже говорить. Так вот, началось: «На мости-ку-у-у-у!» — голосом, похожим на призыв муллы к правоверным, завопил Фаязов — «Повторите!». Он приготовил ручку, чтобы записывать. Вовк повторил.

Пока Фаязов, сопя и бормоча про себя, начал записывать, а потом еще и переспрашивал, я решил выскочить на мостик посмотреть, что за самолет. Это был американский самолет береговой охраны «Нептун» (позже стали использовать самолеты типа «Орион»). Он летел низко прямо на нас. Зрелище, я вам скажу, не для слабонервных! Вовк метался по мостику: «Ким, что делать? Что делать? Погружаться?» Я, правда, не видел смысла погружаться. Через несколько секунд самолет уже будет над нами, и если бы он хотел, то давно бы нас уже

уничтожил, мы даже не успели бы погрузиться. «Ким, так что же делать? Погружаться?». «Да погружайся!» — сказал я и спустился вниз. Вовк скомандовал срочное погружение, и последовали отработанные действия. Не успела лодка погрузиться, как в Центральный прибежал командир: «Продуть среднюю!». Лодка всплыла, и пока запускали дизеля, стояла без хода. На мостике Вовк объяснял командиру, как было дело. Наконец: «Лейтенанта Костина на мостик». Я поднялся. Шумилов, стараясь быть спокойным: «Кто вам дал право командовать кораблем?» Не успел я еще что-то сказать, как он: «Объявляю вам 10 суток строгого ареста!». Оказывается, Вовк, оправдываясь, доложил командиру, что это я, выйдя на мостик, передал ему приказ командира о погружении. Как и положено, я ответил: «Есть 10 суток ареста».

Прошли Курилы, прошли Сахалин. Идем вдоль своих берегов. Ночь. Наша лодка шла последней в кильватере. Наверно, во всей группе не спал один лейтенант Костин и как Иванушка-дурачок через каждые 20-30 минут определял место по береговым ориентирам. Когда мы подходили к мысу Островной, я обнаружил, что вся наша группа, ведомая головной лодкой, идет прямо на берег. Это было настолько явно, что я растерялся: может, я не прав? Еще раз все проверил. Все правильно. Тогда я сам пошел в радиорубку и передал по УКВ на головную лодку «Сигнал Веди». По БЭС это означало: «Ваш курс ведет к опасности». Через некоторое время смотрю, головная лодка резко изменила курс влево, а за ней и мы все, как ниточка за иголочкой. Когда пришли домой, командир бригады капитан 1-го ранга Проскунов похвалил меня перед строем за то, что я «спас бригаду», и пожал мне руку. После этого сажать меня под арест командир не стал. А еще там же, в Конюшках, Проскунов мне, молодому лейтенанту, вручил грамоту за лучшее решение астрономической задачи среди штурманов бригады.

Через много лет мы встретились с ним в Северодвинске.



Он был назначен командиром Беломорской ВМБ. Но адмирал Проскунов сделал вид, что меня не узнал, а сам я напрашиваться не стал.

1959 год. В то время у нас с Китаем были хорошие отношения, и в нашей бригаде стажировались китайские офицеры, которые учились в Москве. Трое из них были на нашей лодке. Не очень хорошо, но все они говорили по-русски. Я с ними не особенно сталкивался, так как они были специалистами по механической части. Запомнилось только их поистине китайское трудолюбие. Такой пример: после обеда мы все, как полагается, бывало, завалимся на часок-другой, а они — нет. Сразу же переодеваются в комбинезоны и лезут по трюмам: «Председатель Мао сказал, что надо хорошо изучать технику!». Полагающееся подводникам вино они не пили, как их ни уговаривали — «Будешь пьянихо!»

Довелось мне встретиться и с корейскими офицерами — это было позже, в Находке, в 1962 году. Мне поручили преподавать им устройство и правила эксплуатации гидродинамического лага «ЛР-5». Ко мне они относились с уважением: «Товарищ Ким». Кстати, я узнал, что по-корейски «ким» — это золото. Должен сказать, что трудолюбие у них было далеко не китайское. Когда выходили в море, то все старались куда-нибудь «защериться» и поспать. Еще, помню, было противно смотреть, как они обедали — и первое, и второе блюдо смешивали в одной тарелке и ели, чавкая, как свиньи...

В общем, впечатление от корейцев посредственное.

А еще был замечательный случай. В Конюшки приезжал Н.С.Хрущев. Мы были тогда в море. Жена рассказала, как было дело. Перед приездом всех жен собрал начальник политотдела на инструктаж, как вести себя, не лезть с жалобами, вопросами и т.п. В магазин навезли разных товаров и продуктов. Но визит его задержался на 2 или 3 дня. Когда он, наконец, приехал, все заготовленные женщинами цветы повяли, и им было неудобно.

Он пробыл в городке недолго и уехал. После чего все товары и продукты из магазина увезли, так ничего и не продав.

Говорят, в гражданском поселке Дунай путь автомобильному кортежу перегородила одна местная баба со всем своим выводком. Хрущев вышел к ней и долго разговаривал.

В заключение приморское начальство устроило для него королевскую охоту на оленей на острове Аскольд.

Как-то раз начальника политотдела матросы уговорили организовать экскурсию на остров Путятин, наладить шефские связи с работниками расположенного там рыбокомбината. Шефские связи — это было модно. Это соответствовало лозунгу «Армия и народ — едины!».

В один из майских дней экскурсия состоялась. За один рейс всех на остров катер перевезти не мог, так как желающих было очень много. Высадив первую партию, катер пошел за второй. Тем временем голодные в сексуальном отношении работницы рыбокомбината накинулись на матросов, и «началась тут эта самая любовь!». Когда прибывший со второй партией начальник политотдела пытался организовать митинг, матросов из первой партии уже никого не нашли, а те, которых нашли, едва держались на ногах. Тут уж было не до митинга... Катер тем временем ушел за третьей партией.

По всем баракам, где жили работники рыбокомбината, была организована облава (теперь это называется модным словом «зачистка»). Пьяных матросов доставляли на катер, выполняющий роль накопителя. Матросы, которые еще не «вкусили плодов» этой экскурсии, разбежались по всему острову. Только вечером, когда всех переловили и пересчитали, экскурсия закончилась. Это был «черный» день для политработников нашей бригады.

Однажды осенью (это было начало 60-х годов) всю бригаду построили на причале встречать первую в Конюшках ракетную подводную лодку.

Ошвартовавшись у нашего пирса, «С-44»\* завершила долгий путь через моря и проливы Северного Ледовитого океана, Берингова, Охотского и Японского морей.

Затем был митинг. Выступающие моряки (не только офицеры) с гордостью говорили о новом грозном оружии, которое им доверила Родина-мать, и вообще смотрели на нас как бы снисходительно и в то же время деликатно, не выпячивая свое превосходство.

Пока лодка еще подходила и затем швартовалась, мы ее как могли рассмотрели. Не скрою, она производила неприятное, отталкивающее впечатление. Силуэт когда-то стройного красавца 613-го проекта изуродовали два расположенных по бортам контейнера, похожих на железнодорожные цистерны. Получившийся уblick очень напоминал пучеглазую лягушку.

Вскоре после митинга моряки с этой лодки ушли в длительный заслуженный отпуск.

Только где-то через полгода «С-44» начала, наконец, плавать и выполнять положенные задачи.

Когда после ракетной стрельбы их штурман составлял отчет, у него из каюты загадочным образом пропал совершенно секретный документ «Правила ракетной стрельбы». Это было ЧП государственного масштаба (я не преувеличиваю). Когда случилось это ЧП, меня в Конюшках не было. По рассказам товарищей, этот документ, ввиду его важности, искали сверхтщательно, были даже следователи из Москвы, но документ так и не нашли. Никто не сомневался, что это дело рук разведчиков вероятного противника. Ничего не скажешь, ловко они это дело провернули.

Бедного штурмана судил военный трибунал. Ему присудили 8 лет, но в тюрьме он не сидел, а продолжал также служить, только за этот период он не мог продвигаться по службе и получать очередные звания.

Родная сестра этой лодки «С-80» в это же время плавала

\*Дизельная ПЛ проекта 644.

на Северном флоте. Ей была уготована трагическая судьба — она затонула со всем экипажем. Ее, как известно, нашли только через 7 лет.

Мы стояли в ремонте в Большом Камне. Тогда это был небольшой судоремонтный завод, расположенный в поселке на восточном берегу Уссурийского залива. В Конюшки отправили командира БЧ-3 (фамилию его не помню) получить для лодки расходные материалы: ветошь, мыло и пр. Среди этого прочего нужно было получить спирт. В помощь ему дали старшину 2-й статьи Кокшарова, который временно исполнял обязанности боцмана.

В Конюшках они все получили и стали ждать машину, чтобы весь этот груз отвезти к поезду. Машины долго не было. Минер начал беспокоиться, так как до отхода поезда оставалось мало времени. Потом, не вытерпев, пошел к проходной позвонить по телефону, выяснить насчет машины. Пока он ходил (с его слов, он отлучился ненадолго и быстро вернулся), Кокшаров прямо из канистры отхлебнул, очевидно, приличную дозу. Когда они, дождавшись наконец машину, все загрузили и подъехали к станции, Кокшаров на ногах уже не держался. На станции Б. Камень их ждала машина. На нее погрузили не только полученный груз, но и бывшего уже без сознания Кокшарова. Когда его привезли в поселок, он был уже мертв. Доктора пытались его спасти, но безуспешно.

С Большим Камнем у меня связано воспоминание еще об одном случае. Как-то летом в этой бухте проходили рейдовые сборы — был такой вид боевой подготовки. Проходили они так: посреди бухты становилась на якорь плавбаза (на ней штаб во главе с руководителем сборов), лодки или швартовались к ней, или вставали поблизости на якорь. В соответствии с планом боевой подготовки проводились различного рода учения. Флагманский штурман, например, любил собирать всех штурманов для всякого рода разборов, занятий и пр. Помню, собрал раз

всех штурманов и устроил письменный экзамен по знанию те-атра, и, кроме того, требовалось описать гидрологическую и навигационную обстановку какой-либо бухты, рейда или зали-ва по его указанию. Если бы меня там ругали или стыдили, я, наверно, забыл бы этот эпизод, но мою работу флагманский штурман похвалил и поставил в пример, и мне, каюсь, было при-ятно, а это не забывается.

Рейдовые сборы проводились в разных местах. Помню, раз зимой рейдовый сбор был в заливе Ольги. Что запомнилось: там, на одной сопке, видимая со всех сторон, возвышалась... голова Сталина. Какой-то талантливый зэк искусно вырубил ее из большого камня в надежде на амнистию.

Мне и еще нескольким офицерам удалось сойти там на бе-рег. С интересом все осматривая, мы не спеша, шли к поселку. Вдруг нам навстречу решительными шагами откуда-то вышел армейский офицер («сапог») небольшого роста в звании «стар-ший лейтенант». Прямо скажем, невысокое воинское звание явно не соответствовало его почти пенсионному возрасту. Но больше всего меня поразило свирепое выражение его лица, с глубокими волевыми складками, как у бульдога, — типичный вертухай из произведений Солженицына. Это несоответствие между званием и возрастом, свирепым лицом и малым ростом (про таких говорят «метр с кепкой») производило комическое впечатление. Мы остановились. «Я комендант гарнизона, — как-то сверхщегольски поднес (не приложил, а именно поднес) он руку к козырьку фуражки. — Вы, почему так шинель адиете?» Каюсь, мы бестактно загоготали...

Но я отвлекся... Мы только что ошвартовались к плавбазе, как вдруг слышу: «Лейтенанту Костину прибыть на мостик!» Я прибыл. Шумилов объяснил мне задачу — мне следовало пой-ти старшим на торпедолове в Находку, там выгрузить торпе-ды и затем возвратиться в Улисс. Я хотел, было переодеться, но Шумилов заторопил меня: «И так сойдет!» Я как был в ра-бочем кителе, в пилотке, в сапогах — так и пошел. Старшина торпедолова был опытным моряком, так что мое присутствие



там было чистой формальностью. Мы благополучно дошли до Находки, выгрузили торпеды, и я запросил у местного оперативного дежурного «добро» на возвращение во Владивосток. Но «добро» на переход из-за ухудшения погоды оперативный дежурный не дал, и выход перенесли на утро следующего дня. От нечего делать я пошел бродить по Находкинской бригаде и вдруг случайно увидел своего однокашника по училищу Леву Соловьева. Мы обрадовались: «Как ты?» — «А как ты?» и т.д. Когда мы вдоволь наговорились, и я рассказал, как очутился в Находке, Лева заявил, что наша встреча — это знак судьбы и поэтому надо обязательно пойти в «кабак». Я начал отнекиваться: неприлично одет, с собой нет денег и пр. Но все эти мелкие проблемы изобретательный Лева быстро решил — я переоделся у него в общежитии, (он был еще холостой), и мы отправились...

Сам город Находка со всеми культурными учреждениями располагался на северном берегу красивой и удобной в навигационном отношении бухты. На том же берегу в восточном направлении шли бесконечные причалы торгового порта. Город-порт был открыт для захода иностранных судов и поэтому быстро развивался. На южном берегу базировалась бригада подводных лодок со своей инфраструктурой — склады, казармы, радиомачты и т.п. И все эти военные объекты были расположены, как специально, для удобного обозрения иностранцами. Такое соседство иностранных судов (с их возможностями для ведения разведки) с нашей боевой бригадой было явно ненормальным и нелепым. В конце концов, здравый смысл нашего высшего командования победил, и в ноябре 1962 года бригаду перевели в Магадан (т.е. почти через 4 года после описываемого события).

Итак, мы в ресторане. Дальше все как у всех — дошли «до определенной кондиции», оказались на квартире у каких-то баб, добавили еще, после чего я позорно «отключился». Утром, конечно, проспали. Болела голова... на душе было гадко... Так как на катер опоздали, пришлось долго добираться на попутках вок-

руг бухты. В общежитии, переодевшись в свою амуницию, я из прекрасного лебедя вновь превратился в гадкого утенка. В бригаде мы появились только перед обедом. Леву ждал нагоняй за опоздание к подъему флага, а у меня обстановка сложилась хуже, чем я ожидал... Мой торпедолов, оказывается, уже ушел. На вопрос: «Как мне быть? Как теперь добраться во Владивосток?», — оперативный дежурный разразился длинным гневным монологом, суть которого сводилась к одному: «Как хочешь, так и добирайся». В заключение он пообещал обо всем доложить нашему начальству... Ну что же? Морально я был готов понести наказание за свой поступок, но больше всего я боялся, что все это станет известно моей жене, и мне просто не удастся убедить ее, что с теми бабами у меня ничего «такого» не было.

С такой ситуацией, когда надо было принимать решение самостоятельно, я столкнулся впервые в жизни.

Из Находки во Владивосток можно было добраться поездом по железной дороге. Но, во-первых, у меня не было ни денег, ни документов, а во-вторых, следующий поезд шел только через сутки. Оставался другой путь — морем. В любом случае, прежде всего, нужно было попасть в город. Уж не помню, как я добрался до города, а затем до проходной торгового порта. Для прохода в порт требовался пропуск, которого у меня не было. Что делать? Вдруг я увидел: к проходной идет какой-то работника (по виду — сантехник) со своими инструментами. В голове мелькнула мысль, достойная Остапа Бендера: уговорить его провести меня в порт. Сорвав с себя погоны, сняв пилотку и взяв в руки сумку с инструментами, я превратился в его напарника. «Это со мной», — небрежно сказал он вахтеру, и я благополучно прошел в порт. Мой спаситель показал где находится контора диспетчера порта.

Во Владивосток в ближайшее время отходили два парохода. Капитан первого как раз стоял на причале, наблюдал за погрузкой. Презрительно смерив меня взглядом сверху вниз, даже не стал со мной разговаривать: нет — и все!

Мое настроение, которое до этого момента поднялось, было до уровня 3,5 балла, упало почти до нуля.

Второй пароход, большой и красивый, явно готовился отходить, но трап еще не убрали. Меня встретил вахтенный матрос. «Мне нужно к капитану», — сказал я. Тот вызвал помощника капитана, и он повел меня бесконечными трапами наверх. Сам капитан, его просторная шикарная каюта, сидящая в кресле красивая женщина (очевидно, жена капитана), поразили меня своим великолепием. На этом фоне, еще сильнее ощутив свое ничтожество, я начал лепетать о том, что я офицер (в доказательство достал из кармана свои погоны), что мне нужно во Владивосток, что у меня с собой нет ни денег, ни документов и т.п. Короче, я рассказал ему все как на исповеди. Или моя искренность так его тронула, или эта отчаянная наглость, но капитан мне поверил и, узнав, что я штурман, велел своему помощнику отвести меня на мостик. Не в силах описать, как я был счастлив! У меня из глаз побежали слезы...

Через 5-10 минут судно отошло от причала и взяло курс на выход из бухты. Капитан оказался общительным человеком и долго со мной разговаривал. Я отвечал на его вопросы и как мог, рассказывал о жизни подводников. Мне было интересно узнать, как работают гражданские штурмана. Меня, например, удивило, что они уж чересчур часто определяют место судна, хотя, на мой взгляд, в этом не было необходимости, так что на карте линия курса, усеянная кружочками обсерваций, напоминала шкентель с мусингами.

К проливу Босфор Восточный мы подошли вод вечер. Затем швартовка в торговом порту бухты Золотой Рог. Мне даже доверили стоять на управлении машинным телеграфом. На берегу уже стояла толпа портовых и санитарных чиновников. Когда судно ошвартовалось и чиновники поднялись на борт, я увидел, как к трапу подъехала «Волга» и из нее вышел... наш улиссовский адмирал. Он поднял голову, чтобы посмотреть на мостик, и мне показалось, что мы встретились взглядами. «Это за мной, — запаниковал я и быстро спрятался за планширь. —

Значит, негодяй оперативный все-таки наябедничал... Да, но как он узнал, что я приду именно на этом судне?» Я незаметно высунулся и увидел, что адмирал уже поднимается по трапу, а на палубе его встречает с распростертыми руками улыбающийся капитан. «Значит, адмирал прибыл не за мной», — догадался я, облегченно вздохнув.

Как только трап освободился, я покинул гостеприимный пароход. Не помню, как я вышел из порта, как сел на трамвай, как добрался до Улисса. Мне не терпелось встретить кого-нибудь на торпедолове и выяснить обстановку. Каково же было мое удивление, когда я увидел (хотя было уже темно), что у пирса стоит наша лодка, а в курилке толпа наших матросов и старшин. Оказывается, после рейдового сбора они пришли в Улисс, меня никто не искал и не спрашивал. У меня с души свалился большой камень. Пронесло...



*В океане.*



*Слева стоит Виктор Марков. 1962 год.*

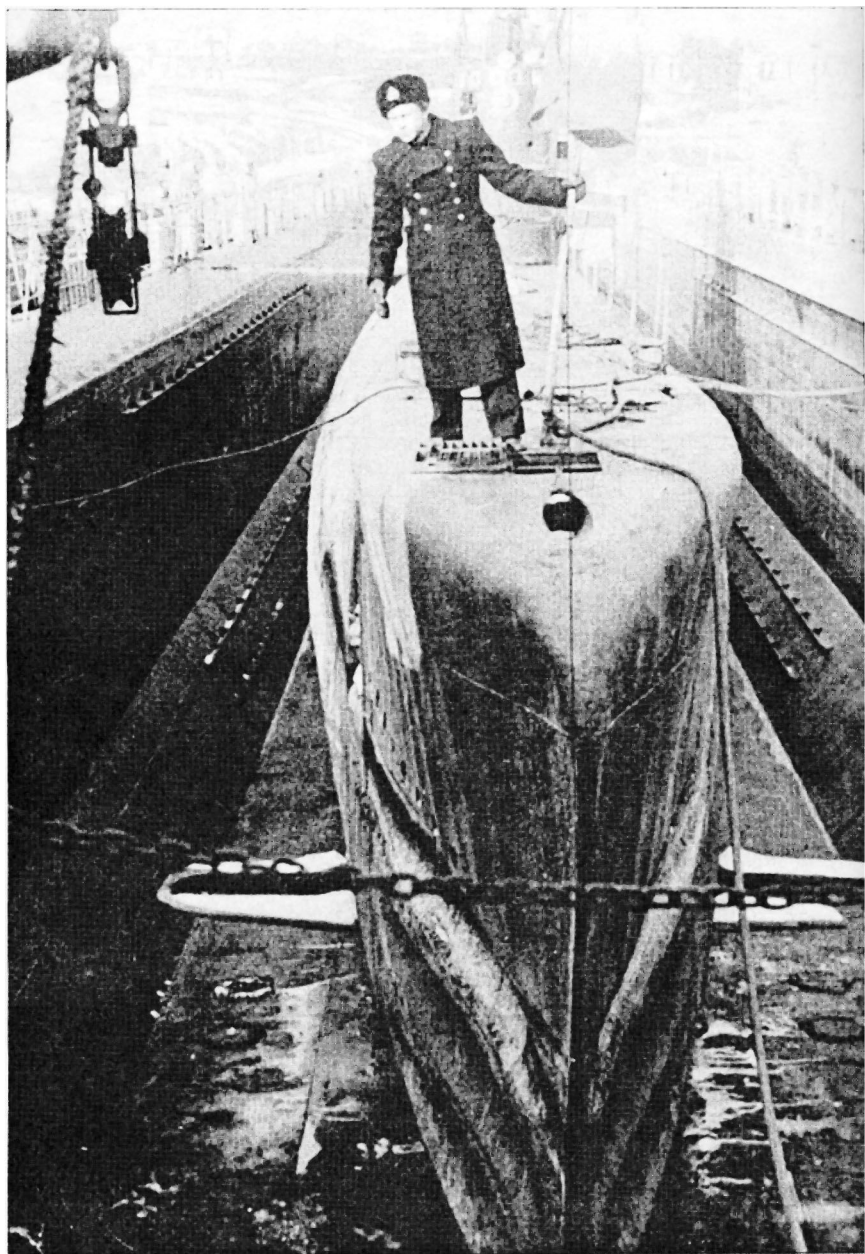




*На стажировке.*



*В центре командир С-336 капитан III ранга Шумилов. Сидят: матросы Акулов и Кокшаров (справа).*



*Подводная лодка «Ленинец» в доке.*



*Экипаж ПЛ «С-336». Торжественное построение. Командир лодки капитан III ранга Шумилов. Я в первой шеренге 4-й.*



*Со мной командир БЧ-3 лейтенант Ермолов.*

## НЕВЕЗУЧАЯ «С-390»

Как-то на нашу Конюшковскую бригаду нагрянули проверяющие из штаба Подводных сил. Была объявлена боевая учебная тревога. Лодки разбежались по своим точкам и стали на якорь. От плавбазы отошел катер с проверяющими и вначале направился к нам, но потом отвернул и пошел к «С-390».

Мы облегченно вздохнули, а на «С-390» (командир капитан 3-го ранга Тепляков) закипела работа и закончилась аж под утро. Утром дали отбой тревоги. Мы снялись с якоря и пошли швартоваться к своим пирсам. Наша лодка ошвартовалась первой, и я с командиром группы пошел на плавбазу завтракать. Плавбаза стояла у соседнего пирса. К другой свободной стороне пирса подходила «С-390». На мостике стоял задерганный, уставший от проверок Тепляков и как-то безучастно смотрел в сторону. Лодка подходила к пирсу довольно быстро. Я сказал командиру группы: «Смотри, как лихо швартуется Тепляков!». Не успел я еще закончить свою фразу, как понял, что лодка пошла еще быстрее. У ее форштевня появился бурун. Сознание мне подсказывало, что она не успеет погасить инерцию, ведь рядом уже берег, но смущал вид спокойного Теплякова. Вдруг лодка пошла еще быстрее! «Боже мой, она сейчас врежется в берег!» На мостике Тепляков, наконец, что-то начал орать. Носовая швартовная команда стала испуганно, держась за ле-

ера, пятиться назад. До берега оставалось всего метров 10! Чудес не бывает! Лодка с полного хода вылетела на камни и как трактор полезла вверх. Все это произошло рядом со мной! Не знаю, через сколько времени прошел у меня шок и отвисшая челюсть наконец закрылась... А случилось там вот что.

Машинные телеграфы на лодках стоят в боевой рубке. Их обслуживает, согласно расписанию, торпедный электрик. Командир с мостика голосом дает команду, а рукоятки телеграфов переводит в соответствующее положение торпедный электрик. Но в результате «активной» работы штабных проверяющих торпедный электрик тоже был невыспавшийся и сонный стоял у телеграфа. На подходе к причалу Тепляков заученным привычным тоном дал команду «Оба малый назад!» Торпедный электрик поставил телеграфы на «оба малый вперед» и доложил: «Работают оба малый назад». Затем Тепляков дал команду: «Оба средний назад!», видя, что лодка идет еще быстро. Торпедный электрик поставил на телеграфах ручки на «оба средний вперед» и доложил: «Работают оба средний назад».

Когда, наконец, Тепляков дал «оба полный назад», а лодка, как пришпоренная лошадь, рванулась еще быстрее, он понял в чем дело. Спрыгнул вниз в боевую рубку, отшвырнул торпедного электрика, но было уже поздно... Затем Тепляков пытался самостоятельно сняться с камней, да не тут-то было. Лодка сидела прочно. Лодку смог стащить с камней только мощный буксир, который специально пришел из Владивостока.

Однажды «С-390» проходила глубоководное погружение после докования. Обеспечивала ее другая наша лодка. Перед походом в район глубоководного погружения ее «тщательно» проверили наши флагманские специалисты. Помню, прибежал ко мне штурман от Теплякова: «Ким, дай на время аккумуляторную батарею к радиостанции, а то сейчас флагманский связист придет с проверкой!» Где его батарея, я не стал расспрашивать и дал свою. Вскоре, когда проверка закончилась, он вернул батарею, как и обещал. Эта батарея нужна для резервного



питания р/станции УКВ, на всякий случай. В общем, они пошли.

Организация глубоководного погружения такая: одна лодка (в нашем случае это «С-390») погружается, другая наверху следит за обстановкой и поддерживает с погружающейся лодкой связь на УЗПС (ультразвукоподводная связь). До глубины 100 м лодка погружается с остановками через каждые 25 метров, затем до рабочей глубины (170 метров) через каждые 10 метров. На каждой остановке на лодке внимательно осматриваются в отсеках. Особое внимание уделяют тем заборным отверстиям, арматура которых в доке снималась и ремонтировалась. На обеспечивающую лодку по УЗПС докладывали: «Все нормально, погружаемся на следующую глубину... метров». Наверху тем временем обстановка осложнилась. Нагрянул откуда-то туман, видимость стала почти нулевой. По правилам нужно было остановить погружение, дожидаться хорошей погоды и начать все сначала. Но решили продолжить, тем более что осталось не так уж много. И вот, на глубине 105 метров, давлением воды вырвало прокладку с клапана вентиляции цистерны быстрого погружения (вентиляция ЦПБ производится внутрь прочного корпуса для того, чтобы при срочном погружении не демаскировать место лодки). Кто представляет, что происходило при этом в отсеке, тот поймет — брызги, шум, ничего не видно, ничего не слышно. Примерно в такой же обстановке погибла американская атомная подводная лодка «Трешер» в 1963 году. Командир БЧ-5 без всякой команды (какая уж там команда!) с перепугу продул весь главный балласт аварийным продуванием.

В результате лодка всплыла с дифферентом... 80 градусов на корму! Представляете? Почти вертикально! Как свечка! Ну а в результате этого разлился электролит из аккумуляторных баков. Затем, в результате короткого замыкания, сработали батарейные автоматы, выполняющие роль предохранителей, и на лодке наступила полная темнота. Ни дизель запустить, ни по радию, ни тем более по УЗПС, не доложить о случившемся! Вот такая обстановка. Обеспечивающая лодка ничего не зна-

ет и не видит. Вот тут-то и пригодилась бы резервная радиостанция, но без питания она была бесполезна. В конце концов, с помощью берегового поста на мысе Островной лодки нашли друг друга. Кое как на «С-390» запустили дизель, и она с горем пополам вернулась на базу.

Этот случай, о котором я сейчас расскажу, произошел с «С-390» в автономке. Район, где она несла свою службу, находился в районе японского острова Окинава. На Окинаве и по сей день находится, как известно, американская военная база. В один из дней рано утром, произведя астрономические наблюдения во время утренних сумерек, лодка погрузилась под перископ. Командир, все тот же Тепляков, последний раз в перископ производил обзор водной поверхности. Он уже был готов дать команду на дальнейшее погружение, как вдруг на горизонте заметил какую-то точку. Эта точка приближалась, и наконец Тепляков понял, что это идет подводная лодка, и решил задержаться с погружением. Так как лодка шла почти на него, ее курсовой угол был слишком мал, чтобы можно было разглядеть ее бортовой номер и тем более невозможно было по силуэту определить ее тип. Курсовой угол американской лодки (в этом Тепляков был уверен) постепенно увеличивался, и уже можно было разобрать одну цифру ее бортового номера. В тех широтах солнце поднимается очень быстро. Стало уже почти совсем светло, но Тепляков все-таки решил еще немного задержаться под перископом. Уже можно было разобрать вторую цифру. И вдруг раздался мощный импульс гидролокатора, который был слышен прямо через корпус во всех отсеках нашей лодки без всяких приборов и наушников. Это американская лодка производила опознавание. От неожиданности Тепляков даже присел. «С-390» начала срочно уходить на глубину. Американская атомная подводная лодка (на дизельных лодках нет таких мощных гидролокаторов) продолжала на английском языке запрашивать данные для опознавания.

«С-390» трусливо молчала.

Американцы, очевидно, догадались, что обнаружили советскую подводную лодку, и начали ее преследовать. Чтобы оторваться от преследования, Тепляков применил все свое мастерство, но оторваться от преследования не удалось. Вскоре появились американские эсминцы и сторожевые корабли, которых лодка вызвала по радио. Они установили прочный контакт с нашей лодкой, вцепились как бульдоги и не выпускали ее из поля зрения.

Прошли сутки, потом вторые... Аккумуляторная батарея «С-390» разрядилась почти полностью. Ночью Тепляков всплыл, дал радио с подробным изложением обстановки. С трех сторон наша лодка была освещена мощными прожекторами. На запрос американского эсминца Тепляков ответил, что занимается «научными гидрологическими наблюдениями». Из Москвы пришел ответ на радио: «Следовать в надводном положении в базу через Цусимский пролив». И «С-390» позорно пошла под конвоем боевых американских надводных кораблей, с трех сторон окруживших ее. Дистанция до них была не более двух кабельтовых. Было видно, как ее фотографируют и, очевидно, снимают для телевидения. Конвой сопровождал «С-390» какое-то время даже в Японском море и только затем ушел.

И еще один случай, который я помню. Дело было на Камчатке, куда «С-390» пришла на зиму из Магадана.

(Для справки: чтобы не стоять всю зиму во льдах замерзающего Охотского моря, командование стало практиковать переход лодок на незамерзающую Камчатку).

«С-390» целый день отрабатывала задачи в одном из полигонов БП. При этом лодка как-то странно вела себя при плавании в подводном положении. То она шла нормально на заданной глубине, то вдруг дифферент шел на нос, и лодка начинала проваливаться на большую глубину, то вдруг наоборот — дифферент шел на корму. Вначале, как водится, ругали боцмана и даже били его валенком по голове. Затем начинали его учить (!!), как надо управлять горизонтальными рулями, чтобы держать заданную глубину. Нужно отдать должное боцману, он

выдержал это оскорбление, сжав зубы, но даже он, мастер своего дела, не мог понять, почему вдруг ни с того ни с сего лодка начинала буквально клевать носом.

За рули (носовые горизонтальные и кормовые горизонтальные) садился сам зам командира бригады — «учил» боцмана. Вначале все шло хорошо, и он, снисходительно улыбаясь, спрашивал: «Ну что боцман, понял? Вот так и держи!», — как вдруг лодка без всяких причин закатывала дифферент на нос. «Ничего не понимаю!» — заявил зам комбрига.

Так с горем пополам проплавали весь день. Затем всплыли в надводное положение и пошли в Авачинскую губу. Но не успели они дойти, как по радио получили предупреждение: «Всем судам! Угроза цунами!». По этой команде все суда выходят из Авачинской бухты и становятся на якорь в широком месте. Стала на якорь и «С-390». Рядом с ней стал на якорь какой-то плавкран.

Когда угроза цунами миновала, все суда стали сниматься с якоря. Первым снялся с якоря плавкран. Когда их якорь вышел на поверхность, они увидели, что подняли чью-то якорную цепь. С плавкрана крикнули на лодку: «Якорь-цепь подняли! Не ваша случайно?». «Нет, не наша! Вы ее держите, с кого-то бутылку получите!» — засмеялись на мостике. Пока плавкран освобождал свой якорь и крепил поднятую якорь-цепь, лодка запустила дизеля, снялась с якоря и дала ход. Да не тут-то было! С плавкрана закричали: «Эй, на лодке! Стой! Стой!» Оказывается, лодка потянула за собой плавкран. Не понимая, как это могло быть, тем не менее застопорили ход. Только через какое-то время сообразили, что плавкран поднял их цепь. Да, но как мог плавкран поднять цепь, если якорь вошел в клюз чисто? А с плавкрана уже кричали: «Когда расплачиваться будете?» А еще через какое-то время поняли, как это произошло. Через прогнившее днище цепного ящика якорь-цепь провалилась и тащилась все это время за лодкой в виде большой 100-метровой петли, (коренной конец цепи был прочно закреплен на жвакогалсе). Эту петлю и зацепил якорь плавкрана. Теперь

стало понятно, почему так странно вела себя лодка в подводном положении. Когда морское дно было чистое, лодка шла спокойно. Когда же цепь зацеплялась за камень или другое препятствие на грунте, она начинала клевать носом. Этот случай дает представление о неудовлетворительном состоянии корпусов подводных лодок того времени... Вскоре на всех лодках именно по этой причине ограничили глубину погружения до 90-100 метров. Золотой век этих лодок заканчивался.



## МАГАДАН. КАМЧАТКА

Когда простой советский человек слышал слова Магадан, Колыма, у него по спине невольно пробегали мурашки. Я не был исключением. Когда нам объявили, что бригаду переводят в Магадан: у меня не то что мурашки — было состояние, близкое к шоку. Что я знал о Магадане? Магадан — это край, где добывают золото; это край, где в лагерях погибли сотни тысяч невинно осужденных людей; это край, где находится жуткая Колымская трасса; это край, где вечная зима. Сознаюсь, я даже не знал, что Магадан расположен на берегу Охотского моря, что это порт. Тогда же я впервые услышал песню о Магадане «Виднелся вдали Магадан — столица колымского края».

Осенью 1962 года министр обороны СССР маршал Р.Я.Малиновский подписал Директиву о переводе в кратчайший срок 171 ОБПЛ из Находки в Магадан. Находка к тому времени представляла собой современный развивающийся порт, где иностранных судов было больше, чем наших. Конечно, бригаде подводных лодок там, среди иностранцев, было не место. Почему авторы этой идеи выбрали Магадан, непонятно? На тысячи километров никаких промышленных объектов, могущих представлять интерес для вероятного противника; замерзающее море (7 месяцев сплошной лед); далеко от Ку-

рильских проливов; ненадежная связь с материком и т.п. Дурость, одним словом. Но, как говорится, нас не спрашивали. Нам предстояло выполнять!

Уже в начале ноября плавбаза «Север» и три лодки начали переход в Магадан. Ноябрь — не лучшее время для перехода, но нужно было торопиться, т.к. в северной части Охотского моря шло интенсивное льдообразование и была реальная опасность застрять во льдах.

Почему-то запомнились не трудности перехода, а жуткая моральная обстановка: невеселые думы, неясная перспектива (ни семьи, ни жилья), к тому же в зубах застряла эта песня про Колыму... Наверно, нечто похожее было в душе заключенного, сидевшего в трюме парохода, идущего в Магадан. И еще запомнилось: все ночь и ночь, сплошная длинная ночь. День как-то незаметно промелькнет — и снова ночь, ночь... Ночью наблюдали такое жуткое явление: вдруг море начинало ярко светиться на довольно большой площади. Потом догадались, что это косяки рыб, испугавшись света сигнального прожектора, начинали метаться из стороны в сторону, будоража особые микроорганизмы, способные светиться в темноте.

Сильнейший шторм захватил нас севернее параллели мыса Терпения — это на Сахалине. Забегая вперед, скажу, что именно во время этого шторма у нас слетело с баллера перо горизонтального руля с левого борта. И еще, во время этого шторма укачалась и сдохла крыса, которая жила в 6-м отсеке (в свое время она погрызла не одну пачку шоколада, который матросы обычно копят к отпуску).

В Магадан пришли перед Октябрьскими праздниками. В бухте Нагаева уже был лед, но еще не очень толстый, так что обошлись без ледокола. Вначале ошвартовались в порту, но потом, когда подошла плавбаза (она несколько отстала от нас) и стала на свое место у пирса в Марчекане, мы подошли к своей «матке». И началось... повальное пьянство. Начальники у себя, мы, офицеры-бедняки, у себя.

Пили спирт, играли в преферанс и пели песни под гитару.

Ни квартир, ни семей. Мы наслаждались свободой. Еще нас грела мысль о том, что пошел двойной оклад.

Начались культпоходы в город. В Магадане еще со времен Дальстроя был отличный театр. Играли прекрасные артисты. Само здание театра напоминало Парфенон. А вот архитектурное убожество, то бишь здание современного театра в нашем Северодвинске, скорее напоминает крематорий в Освенциме.

Как-то из увольнения пришел сияющий румяный пухленький матросик Мотылев и стал, захлебываясь, рассказывать, как он познакомился в городе с певцом Козиным. Тот пригласил его домой, чем-то угощал, что-то показывал, приглашал еще приходить. Да, знаменитый певец Вадим Козин, современник знаменитой плеяды Утесов, Шульженко, Изабелла Юрьева, жил в то время в Магадане (там же, кстати, и умер). Он принадлежал, как говорят шепотом, к группе нетрадиционной сексуальной ориентации. Один раз ему разрешили выезд на материк, но, едва долетев до Хабаровска, он что-то себе позволил «такое», и его опять водворили в Магадан. Я как мог объяснил обстановку обалдевшему Мотылеву... Больше к Козину он не ходил.

Примерно через месяц в Магадан пароходом прибыла моя семья. Жили первое время на частной квартире. Помню, когда искал квартиру, зашел в один дом, а там с женщиной случилась истерика — она приняла меня за НКВДэшника. А через несколько месяцев нам дали комнату в доме на 9-м километре Колымской трассы. На этом 9-м километре стала располагаться наша береговая база (бербаза).

Нам там очень понравилось. Мы называли это место «наши Карловы Вары». А через год был построен дом, так что всех подводников и даже служащих обеспечили квартирами. Слух о том, что в Магадане хорошо с квартирами, быстро разнесся по всему Дальнему Востоку, и не только. Говорят, все выпускники в отделе кадров просились именно в Магадан.

Вот такой парадокс: самые лучшие годы прошли у нас в самом страшном месте. Дочь поступила в музыкальную шко-

лу. Жена окончила педагогический институт. Кстати, преподавателем у дочери в музыкальной школе был бывший дворянин, сын белогвардейца, обаятельный и авторитетный в городе человек, талантливый скрипач. Его фамилия Дзыгар. В то время ему был запрещен выезд на материк. Он все еще считался неблагонадежным.

В ту пору никаких лагерей в городе не было. А вот разных жутких историй эпохи ГУЛАГа я наслушался вдоволь. Ведь многие бывшие заключенные так и остались жить в Магадане.

Помню, мы как-то охотились на гусей в районе маяка Алевина. В нашей компании были два местных старичка — бывшие «враги народа». Вечером в палатке становилось тепло от топившейся буржуйки, от принятых 100 г и скромного ужина. В такие моменты я так жалел, что со мной не было портативного магнитофона... «Вот приехал как-то к нам на прииск какой-то высокий начальник. Постройте мне, говорит, самую отстоящую бригаду!» Построили. Он прошел вдоль строя и говорит: «Расстрелять!» Потом говорит:

«Постройте самую лучшую бригаду». Построили. И то же самое: расстрелять! Почему? За что? Непонятно! Завели трактор и под его трескотню всех расстреляли».

Или вот: «Зимой мороз страшный. Мертвых не хоронят. Складывают в штабель. Больных, ослабевших, но еще живых, в штабель. «Лекпом лучше знает, кого оставить, кого в штабель» (лекпом — помощник лекаря).

С охотой у меня связано несколько историй. Одна из них могла закончиться трагически.

Дело было зимой. В один из выходных дней группа рабочих Марчekanского завода решила поехать на охоту. Мы с Федором Жировым (потом я расскажу о нем подробнее) напросились к ним в компанию. Ехали на крытой машине по знаменитой Колымской трассе. Ехали долго. Наконец остановились. Это был, по-моему, 120-й километр. Перед тем как разойтись, дого-

ворились собраться на том же месте в 16 часов. Охота была неудачной. Мы убили всего по куропатке.

После охоты мы, потные и уставшие, вышли к дороге вовремя, но километра на два южнее того места. Мороз крепчал. Мы стали замерзать, а машины все не было. Тогда мы у самой обочины, на видном месте воткнули в снег лыжи так, чтобы с машины их заметили, а сами отошли метров на 10-15 и развели костер. Стало уже темно, а машины все не было. Наконец мы услышали шум мотора и начали тушить костер. Вот машина показалась, но, к нашему ужасу, не остановилась возле наших лыж и поехала дальше. Не веря своим глазам, мы смотрели, как она удаляется... Первым очнулся Федор. Он схватил ружье (хорошо еще, что мы их не зачехлили) и дважды выстрелил. После этого машина остановилась. Когда мы, наконец, уселись, то увидели, что все наши охотники уже пьяные и поют песни. Хорошо, что шофер слышал наши выстрелы. Если бы не Федор — неизвестно, чем бы закончилась эта колымская история, так как надежды на попутную машину практически не было.

Одна такая похожая история, закончившаяся трагически, была даже опубликована в «Комсомольской правде» за 1965 (или 1966) год в большой статье «Случай в Снежной долине».

Там дело было так. Завершались зимние каникулы. Группа старшекласников, закончив отдых в военно-спортивном лагере, должна была совершить лыжный переход. Расстояние от этого лагеря до Магадана составляло «всего» 30 км, и, наверное, поэтому руководитель военно-спортивного лагеря отнесся к этому мероприятию легкомысленно. Группа не имела ни радиостанции, ни запасных лыж, ни аптечки и пр. Почти половина участников этой группы были девушки, и поэтому к своей одежде молодежь отнеслась несерьезно. О практичности не думали. Больше всего их заботило, чтобы одежда была модной, в обтяжку, подчеркивала фигуру... Они не прошли и половины пути, как начались первые сбои в их графике перехода.



Проходя через речную наледь, они промочили лыжи, и на них тут же намерз снег. Идти стало невозможно. Преодолев наледь и с трудом очистив поверхность лыж, продолжили движение. Самое коварное испытание их ждало при переходе через заросли стланика (низкорослый кедровый кустарник). Несколько человек при этом сломали лыжи. К тому же там под снегом была вода. Короче говоря, группа вынуждена была остановиться. Быстро темнело. Мороз крепчал. Хилый костерчик не мог согреть и просушить всех. Солдаты-инструкторы свои шинели отдали девушкам. Один солдат остался с группой, а другой пошел напрямик к дороге в надежде на помощь.

...Его окоченевший труп потом нашли в 50 метрах от дороги. Короче говоря, вся группа (это 20 человек) получили обморожение различной степени, и почти всем врачи были вынуждены ампутировать кому что. Погиб только тот солдат.

Интересная статья была опубликована в «Магаданской правде» о хищении золота на одном из приисков. В Нальчике милиция обратила внимание на одного чересчур богатого и щедрого человека, приехавшего в отпуск из Магадана. Он купил за сумасшедшие деньги двухэтажный дом. Пьянки, гулянки длились не один день. Зазывали прохожих выпить за здоровье хозяина и т.п. Он оказался бригадиром на одном из магаданских золотых приисков. Дело «раскрутили». Оказывается, он со своими двумя сообщниками похитили 80 кг(!) золота. Платил он этим сообщникам по рублю за грамм, а сам золото продавал каким-то евреям. В то время евреям разрешили выезд из Советского Союза, и скоро этот процесс принял массовый характер. Только из одного Брянска, например, уехало более 1000 человек. На «землю обетованную» они все ехали не с пустыми руками и не с рублями. Нужно было золото, много золота, а раз появился спрос, появилось и предложение. На допросе сообщницы того бригадира признались, что на следующий промывочный сезон они запланировали украсть не менее 100 кг золота.

Кстати, в ювелирных магазинах Магадана в продаже было полно золотых вещей по доступной цене. Например, золотые кольца тогда стоили от 11 до 40 рублей. На свою получку я мог купить от 10 до 30 таких колец. С того времени цена на золото в общей сложности увеличилась в тысячу раз.

Дальновидные флагманский РТС с супругой (оба, кстати, евреи) на всю свою получку каждый раз закупали золотые вещи. А мы, дураки, все проедали, пропивали, любили проводить отпуск в Крыму, в Сочи и т.п. Ну да Бог с ним!

А чем занималась бригада подводных лодок, стоящих во льдах долгую зиму? Да так, по мелочам... Занятия, дежурства и т.п. Кстати, в городе не было никакой комендатуры, никакой гауптвахты, никаких патрулей. Донимали политработники своими семинарами, конспектированием, политинформациями. Позже стали практиковать переход лодок на Камчатку на зимний период.

Этой же зимой, в феврале, авторы идеи магаданского базирования решили провести опытное подледное плавание одной из лодок. Выбор пал на нашу лодку. Никаких конструктивных приспособлений на случай вынужденного всплытия не делалось. Ледокол вывел нас из бухты Нагаево. Нам пожелали счастливого плавания, и мы, погрузившись, начали подледное плавание. Просто и буднично. Правда, для нас начала работать специальная дальневолновая радиостанция. Нам гарантировали уверенный прием на глубине до 11 метров. По данным ледовой разведки, мы должны были пройти подо льдом 250-300 миль. По расчетам, следуя под электродвигателем экономхода со скоростью 2-2,5 узла, на чистую воду мы должны были выйти через 5-6 суток. Никакого страха и паники в экипаже не было, хотя это был довольно рискованный эксперимент. Все шло нормально, шли заданным курсом, согласно расписанию подвсплывали на сеанс радиосвязи.

Единственное, что омрачало нашего командира, это то, что порой лодка плохо держала глубину, и поэтому мы несколько

раз стукались «головой об лед».

Пройдя подо льдом всего около 100 миль, мы почувствовали, что нас качает. Это значило, что льда нет. У нас на лодке был специальный прибор для определения толщины льда — эхоледомер, но он постоянно показывал, что над нами лед толщиной... 16 метров!? Так что ничем этот прибор нам не помог.

Когда мы почувствовали, что над нами льда нет, мы всплыли и дали радио. Командир поднялся на мостик, и мы услышали его изумленный возглас: «Ни хрена себе!» Ограждение рубки и все, что лежало выше воображаемой линии, от верхнего топкового огня до кормы, было смято в плоскую лепешку — РДП, рамочная антенна, леерные стойки, колпак аварийного кормового буя и самый дальний кормовой огонь. Это был результат ударов об лед. Причину удара мы поняли много позже.

Весной, когда водолазы осматривали наши винты, они обнаружили, что у нас отсутствует... горизонтальный руль с левого борта! Вначале водолазам не поверили: не может быть! Оказалось, может. Теперь стало ясно, почему лодка плохо управлялась на глубине: там, где отсутствовало перо руля, когда работал электродвигатель левого борта, лодка управлялась плохо.

Было несколько случаев за мою службу в Магадане, о которых забыть не могу.

Как-то весной или летом (точно не помню) я дежурил по бригаде. Был «выписной» день, и на пирсе собралось много народу: ждали машину, чтобы ехать на бербазу получать кому что надо. В общем, расходный материал.

Машина подошла. Все расселись. В кабину с шофером сел «старший» (штурман с лодки в звании капитан-лейтенант). Между нами говоря, штурман был в глубоком похмелье. Когда машина выехала за город, шофер превысил скорость, не справился с управлением («старший» в это время дремал), и машина перевернулась. Три человека насмерть, остальные 15-20 получили ранения и увечья разной степени. Хорошо, что навстре-

чу по Колымской трассе шел автобус. Водитель, увидев аварию, остановился, высадил пассажиров и организовал перевозку пострадавших в город. Это был «черный» день для нашей бригады.

«Вы как отправляли машину?» — грозно сдвинув брови, пытался сделать из меня «стрелочника» начальник политотдела капитан 2-го ранга Воронцов (эта фамилия нам еще потребуется). Но поскольку все было организовано нормально, от меня отстали. Кстати, тот «старший» не получил даже царапины.

Однажды в начале мая, когда я был в отпуске, мне понадобилось сходить на плавбазу за какой-то справкой. Случайно с борта плавбазы я посмотрел вниз, где стояли лодки, и увидел такую страшную картину: на одной лодке было смято ограждение рубки, а перископ был так загнут, как будто его пытались завязать узлом. Взглянув на бортовой номер, я обомлел: это была наша лодка!

А дело было так. Ветром отогнало от берега лед, и командир получил «добро» поплавать. Уже заканчивая плавание, он увидел, что в бухту Нагаева заходит какой-то пароход, и решил провести учебную торпедную атаку. Подняв перископ, произвел первый замер — пеленг, дистанция. Через 2-3 минуты поднял перископ для второго замера, но лодка не держала глубину. Что-то у трюмных не получалось с дифферентовкой. Пока трюмные возились, пока командир их материл, лодка столкнулась с плавающей льдиной. Перископ заменили на новый, а ограждение рубки восстановили быстро за... канистру спирта. Правда, металл взяли не «маломангитку», а обычную сталь. Поэтому в дальнейшем постоянно были проблемы с показаниями магнитного компаса.

Летом мы обеспечивали научную экспедицию ЦНИИГА-иК (Центральный научно-исследовательский институт геодезии, аэросъемки и картографии). Подготовка к этой экспедиции состоялась на Камчатке, куда мы специально пришли из

Магадана. Во 2-м отсеке вместо обеденного стола в нашей каюткомпании, который, как известно, в случае необходимости мог быть использован как операционный стол, установили их главный прибор — гравиметрический маятник. На месте наших кают также установили ряд каких-то приборов. Для повышения точности обсервации в штурманском закутке (назвать это штурманской рубкой совесть не позволяет) установили прибор «КИ-55». Для использования этого прибора к нам прикомандировали офицера-гидрографа. Представляю, как удивится читатель, который знает, что это за прибор и что практически ничем он не может повысить точность обсерваций. Просто раньше точки и тире, которые передавали радиомаяки типа «ВРМ-5», я принимал на слух, а теперь наблюдал их в виде импульсов на экране прибора, но при этом продолжал считать их, так сказать, «вручную». Типичная флотская дурость. Тем более что для этой мелочи выделили офицера-гидрографа на все лето. Его звали Вася. Мы с ним подружились. Когда после этого плавания пришли во Владивосток, я решил зайти к нему в гости. И тут я узнал, что они с женой разводятся. За то время, пока он плавал, она... В общем, банальная история...

Пока шла эта подготовка, я с интересом знакомился с Камчаткой: побывал в Петропавловске, фотографировал вулканы, побывал в гостях у одного коряка в поселке Елизово — отца моего матроса-рулевого. На прощание он подарил мне шкуру медведя, которую до сих пор таскаю по стране (выбросить жалко).

Здесь, в поселке Рыбачий, где базировались подводные лодки, я встретил нескольких своих однокашников. Это были приятные встречи. «Как ты?» — «А как ты?» — «Ким, ты слышал, Дрондин-то наш уже капитан 2-го ранга!» (мы все в то время были в звании капитан-лейтенанта). Все мы его, конечно, хорошо знали. Он был отличником, и его фамилия была золотыми буквами написана на спецдоске в нашем училище. Он был также прекрасный спортсмен и просто красавец. Мы искренне порадовались за него. Через несколько лет я узнал про-



должение этой истории.

Дрондин был уже командиром атомной ПЛ в Западной Лице, когда слава о нем дошла до Москвы. О нем решили сделать кинофильм. В Североморск, в штаб КСФ, прибыли кинорежиссеры и стали оформлять пропуск для проезда в Западную Лицу. Из штаба КСФ позвонили в Лицу: «Передайте Дрондину, что завтра приедут снимать о нем фильм». Через какое-то время из Западной Лицы позвонили в Североморск: «Дрондина не можем найти, задержите киношников». В штаб КСФ вызвали кинорежиссера и объяснили, что Дрондина сейчас снимать нельзя и порекомендовали другую кандидатуру. «Нет! Только Дрондин!» — заявил кинорежиссер. А в это время шли поиски Дрондина. Дело осложнялось тем, что лодка его считалась на боевом дежурстве. На нее была погружена даже торпеда с атомным зарядом. Это было настоящее ЧП. Дня через три пьяного Дрондина отыскивали у какой-то проститутки в Мурманске. После этого его сняли с должности, разжаловали и выгнали из ВМФ. Последнее, что я слышал о нем: он развелся с женой и работал в Мурманском порту на каком-то буксире. В училище его фамилию убрали с доски выпускников-отличников.

Еще на Камчатке я услышал такую историю. В экипаже одной из лодок был матрос, который обладал необыкновенными способностями. Правда, свои способности он не рекламировал, но несколько раз в казарме показывал такой фокус: лежащая в углу швабра вдруг сама встала и пошла... Невероятно! Слава о нем дошла до командира эскадры адмирала Криворучко. В один прекрасный день он вызвал к себе этого матроса: «Правда, что ты можешь такие фокусы показывать?» Матрос вначале отказывался, но потом сдался уговорам адмирала. Взору изумленного адмирала предстала такая картина: его ботинки, стоявшие под вешалкой, вдруг сами пошли по кабинету. «Стой! Хватит! — закричал Криворучко. — Пошел вон отсюда!». Этого матроса вскоре отправили во Владивосток, и чем это закончилось, мне неизвестно.

...Наконец подготовка лодки закончилась. К нам на борт под-

нялось несколько специалистов, и мы пошли к Сахалину обеспечивать эту экспедицию.

Целый месяц ходили возле побережья Сахалина от точки к точке, расположенным друг от друга в 30 милях. Перед каждой точкой погружались на определенную глубину, и ученые проводили какие-то замеры.

Их главный прибор, как они объяснили, замеряет гравитационное поле Земли в этом месте. Необходимо это якобы для геологов, чтобы оценить залежи нефти.

После того как замеры были закончены, мы всплывали и шли к следующей точке. И так целый месяц. Затем был перерыв на 10 дней в Магадане — и снова с этой же экспедицией на целый месяц. Я все же думаю, что эти ученые скрывали от нас истинные цели своих измерений.

После этого плавания мы пошли на ремонт во Владивосток.

Случай, о котором я сейчас расскажу, произошел в мае в бухте Нагаева. Был теплый майский вечер. Полная тишина. Я закончил возиться с картами на плавбазе «Забайкалье» и решил вначале отнести карты на лодку, а уж потом пойти на ужин. Отнес карты и задержался на мостике со старшинами команд. Вдруг мы услышали, как на надводных кораблях, стоящих на соседнем пирсе, начались звонки, ругань, какая-то суета, беготня. Потом эти самые тральщики и прочая мелочь снялись с якорей и как-то панически стали уходить в сторону порта. Наконец мы сообразили, в чем дело: огромное ледяное поле длиной в несколько миль и шириной почти во всю бухту Нагаева (сплошной монолит без единой трещины) под влиянием прилива медленно двигалось в сторону наших пирсов. Надводные корабли ценой потери нескольких якорей все-таки успели выскочить. Следующая очередь была наша. Ледяное поле двигалось очень медленно, но обладало огромной кинетической энергией за счет своей массы. Помнится, я кричал на «Забайкалье», что надвигается беда, но там ничего не слышали, а бежать туда

оповещать было уже поздно. Со мной на мостике находился старшина команды электриков. «Давай иди в отсек, — сказал я. — Готовься дать полный ход вперед. Возможно, нам удастся сдержать напор. Только по моей команде!» Вот льдина достигла плавбазы и легко, без видимых усилий развернула ее вместе с плавпирсом и стала прижимать к дамбе. Наша лодка стояла у оконечности дамбы. За нами стояла еще одна лодка, а дальше на отшибе плавбаза «Север» и, ошвартованная к ее борту, третья лодка.

Вот льдина (так я называю все ледяное поле) достигла нас и начала давить на форштевень. «Полный вперед!» — дал я команду по «Каштану» в 6-й отсек. В 6-м отрепетовали мою команду и дали полный ход вперед двумя электромоторами. Конечно, никакого эффекта. Больше того, корма нашей лодки стала приближаться к дамбе. Чтобы не загубить винты, дал команду «Стоп!». Больше ничего не оставалось, как стать безучастным свидетелем этой тихой катастрофы.

Вот льдина, слегка развернув нас в сторону дамбы, пошла вдоль нашего правого борта, легко распарывая цистерны главного балласта. Сразу же пошел крен на правый борт. Сопровожаемый шумом выходящего воздуха, крен достиг 18°. Стоящую с нами лодку кормой прижало к дамбе, при этом повредило вертикальный руль, а носовую оконечность загнуло в виде буквы Г по самые торпедные аппараты. У этой лодки возник приличный крен на левый борт. Очевидно, продавило цистерны с левого борта.

Стоящую особняком плавбазу «Север» вместе с ошвартованной лодкой льдина потащила мимо дамбы, порвав при этом все швартовые концы, прямо на мелководе. Вскоре плавбаза коснулась грунта, а так как льдина все напирала, то у нее начал нарастать крен. Мы молча наблюдали эту жуткую картину, как льдина пытается опрокинуть плавбазу. Когда крен достиг порядка 45° и казалось, что все — сейчас она опрокинется, движение льдины неожиданно прекратилось. Затем льдина медленно пошла назад, а плавбаза так и осталась на мели.

Итак, за какие-то 15 минут с грозной 171-й отдельной бригадой подводных лодок было покончено. И что самое страшное: вся атака прошла молча, без взрывов, без рева пикирующих самолетов, как в Пирл-Харборе, без свиста снарядов и т.п. Был тихий теплый майский вечер...

А за этот эпизод моей штурманской практики мне стыдно до сих пор.

Был переход из Владивостока в Магадан. Шло нас 3 лодки и плавбаза. Обычно мы ходили так: пройдя пролив Лаперуза, сразу ложились курсом на Магадан и шли почти посреди Охотского моря. На этот раз руководитель перехода (он был на плавбазе) распорядился идти вдоль берегов Сахалина. Берег там низкий, ровный, почти лишенный приметных ориентиров. Замерить дистанцию до берега с помощью РЛС удавалось не всегда — слишком много нечетких отметок на экране. Поэтому для определения места использовались секторные радиомаяки ВРМ-5. И как всегда измеренные параметры (точки и тире) я исправлял поправками, опубликованными в Извещениях Мореплавателям.

Перед выходом в море я получил карты серии РА нового издания, в которых было напечатано важное примечание. Это примечание я прочитал только по прибытии в Магадан (я сейчас провалюсь от стыда сквозь землю). Все поправки, которые действовали ранее, на этих картах были уже учтены.

То есть измеренные параметры ничем исправлять было не надо! А я исправлял, и получалось что-то непонятное... Слишком большой «треугольник погрешности». Единственное, что успокаивало, это то, что идем не головными, а за плавбазой, где находился руководитель перехода. Когда уже прошли почти весь Сахалин, нас захватил жуткий шторм. Идти за плавбазой стало невозможно, и нам дали команду следовать самостоятельно. Вскоре все лодки и сама плавбаза пропали из зоны видимости. Каждый шел самостоятельно. Здесь я совершил вторую ошибку — усомнился в работе лага. Если быть точным,

то к этому сомнению меня подбил командир: «Штурман! Что это мы почти на одном месте? Нисколько не продвинулись!» Я объяснил, что так показывает лаг. «А сколько должно быть по оборотам винтов?» Я доложил, что 9 узлов. «Вот что, считай скорость 6 узлов». И хотя шторм держал нас крепко, по карте мы «побежали» быстро. Но даже на глаз, стоило только посмотреть за борт, было видно, что ход у нас далеко не 6 узлов. Но мы так долго стремились в Магадан к нашим семьям, так хотели побыстрее прийти, что я смалодушничал и не стал возражать командиру. С местом лодки по-прежнему творилось что-то непонятное. По счислению под килем должна быть уже глубина 50 метров, а эхолот показывал больше 100 метров. Штурманского электрика я уже хотел «пытать с помощью веревки и палки», но Маслов клялся и божился, что с эхолотом ничего не делал. И здесь утешением было лишь то, что мы держали курс прямо на радиомаяк Завьялов, что перед родной бухтой Нагаева. Радиомаяк было хорошо слышно. И пеленг на него был уверенный. Между тем шторм заметно утих, и мы запустили второй дизель. «Побежали» еще быстрее. Настроение поднялось. Скоро по исчислению мы должны были уже захватить берег по РЛС. Однако проходит час, второй... Мы уже идем средним ходом. Скорость 14 узлов, а берега все нет. Командир не на шутку заволновался: «Штурман! Куда мы идем? В чем дело?» После 4 часов плавания средним ходом радиометрист, наконец, доложил, что «прямо по курсу берег, дистанция 30 миль!» Таким образом, ошибка в месте составила более 80 миль! Позор! Если бы меня сразу по приходе поставили к стенке, я бы воспринял это как справедливое наказание. Нужно отдать должное командиру — он ни словом не унизил и не упрекнул меня.

В свое время этот случай «прославил» Магадан на всю страну. Точнее сказать, «прославилась» Отдельная 171-я бригада подводных лодок во главе с командиром бригады капитаном 1-го ранга Кириенко. К этой своей «славе» он шел давно — отрастил брюшко, двойной подбородок, отработал важную ад-



министративно-строевую поступь, особое выражение лица и все такое. Его просто распирало от сознания своей исключительности, и нужен был случай, чтобы продемонстрировать это всем. Такой случай вскоре представился.

Зам. начальника политотдела бригады капитан 2-го ранга Шишкин уходил на новую должность. Его назначили начальником политотдела учебного отряда в городе Кронштадте. Как полагается, устроили проводы. На проводах «гулял» весь штаб. Даже оперативный дежурный, отпросившись на полчаса, посетил сие мероприятие, дабы лично попрощаться с боевым товарищем Шишкиным.

Под вечер, когда провожающие дошли до определенной кондиции, Кириенко заспорил с Воронцовым (помните — это начальник политотдела бригады) на тему «кто из них главней». Как здесь не вспомнишь мудрое народное изречение: «Что у трезвого на уме, то у пьяного на языке». Очевидно, Кириенко приводил много доказательств того, что он «главнее», но основной аргумент, который поставил точку в этом споре, он прибегнул напоследок. «Вот я могу объявить боевую тревогу, а ты нет!» В доказательство того, что он не шутит, он взял телефонную трубку и дал команду оперативному дежурному: «Объявить бригаде боевую тревогу!» Политработник Воронцов был посрамлен и унижен. Получив эту команду, оперативный дежурный, хотя и был пьян, достал из сейфа соответствующую секретную папку. В этой папке было подробно расписано все, что надлежало выполнять. Делая карандашом отметки, он и «пошел» с первого пункта до последнего. Среди этих пунктов был такой: «Оповестить о тревоге дежурного ПВО», И такой: «Оповестить о тревоге дежурного по Магаданскому обкому КПСС».

Получив такой доклад, дежурный ПВО оповестил об этом Главный штаб ПВО страны, а те в свою очередь — Генеральный штаб МО СССР.

Получив доклад, первый секретарь Магаданского обкома КПСС доложил в Политбюро ЦК КПСС(!): «На соединении

подводных лодок объявлена боевая тревога». О тревоге оповестили даже дорогого Генсека Брежнева. И пошло, и поехало. ЧП разрасталось как цепная реакция при ядерном взрыве. Только взрыв был дисциплинарно-политический.

А в бригаде события развивались следующим образом. Прежде всего нужно было оповестить офицеров (дело-то было в воскресенье, и многих не было дома). Я, например, только что приехал из пионерского лагеря, где находилась дочь. Вдруг телефон: «Товарищ капитан-лейтенант! Срочно прибыть на лодку! Объявлена боевая тревога!» — «Может быть учебно-боевая? Ты ничего не путаешь?». В голове завертелись разные мысли: что это, неужели война? Схватив чемоданчик, побежал к автобусу. Как всегда, когда торопишься, автобуса долго не было. Наконец прибежал на лодку. Там уже запущены и прогеты дизеля, почти весь экипаж на лодке. Из офицеров только механик и минер лейтенант Ермолов. «Ким Павлович, уже несколько раз оперативный орал, чтобы отходили», — заметно волнуясь, сказал Ермолов. Я побежал в рубку оперативного взять координаты точки якорной стоянки. Обратил внимание, что там как-то не так: накурено, многие развалились на диване, но не придавал этому особого значения. Оперативный сказал: «Не дожидайтесь командира! Сразу же отходите!». Я никогда сам не занимался этим делом, но раз боевая обстановка, пришлось давать команды на отдачу швартовых, на руль, на телеграфы; самому становиться на якорь.

Простояли на якоре часа 2-3. Потом дали отбой тревоги и разрешили подходить к пирсу. Когда мы уже швартовались (довольно неумело, сказывалось отсутствие практики), на пирсе уже стоял командир. Он меня похвалил, что делал я все правильно.

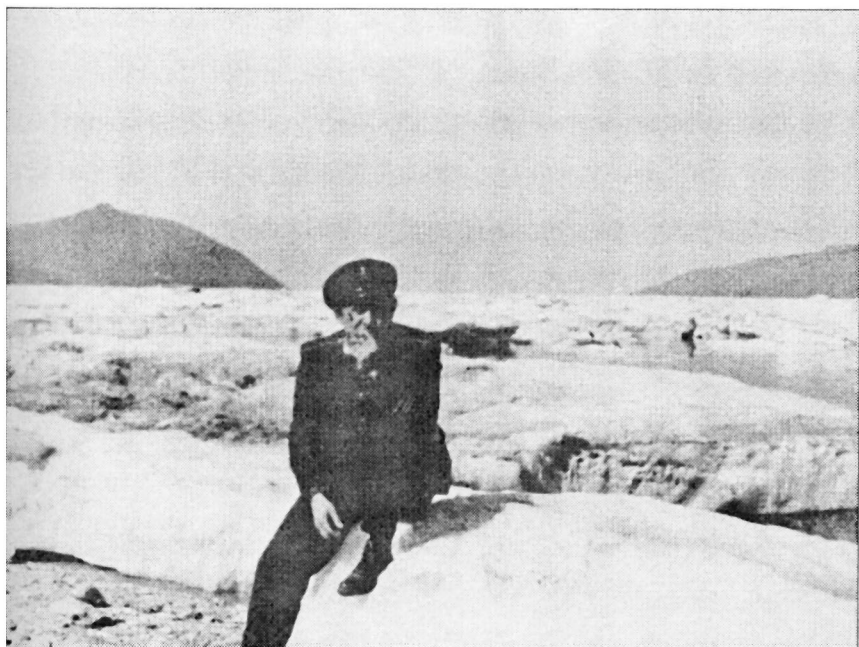
На следующий день прошел слух, что командира бригады, начальника политотдела и почти весь штаб снимали с должностей. Их дальнейшая судьба мне не известна.

В 1972 году в дом отдыха «Щук-озеро» (под Североморск-

ком), где мы отдыхали после аварии на К-19, приехал начальник Политуправления ВМФ адмирал Гришанов. Узнав, что я служил в Магадане, спросил: «А ты был там, когда «боевую тревогу» объявили?» Я утвердительно кивнул. «Да! Учудили они... Как дети...» — ухмыльнулся Гришанов.

В этом году меня, наконец, утвердили для учебы на Высших штурманских классах в Ленинграде.

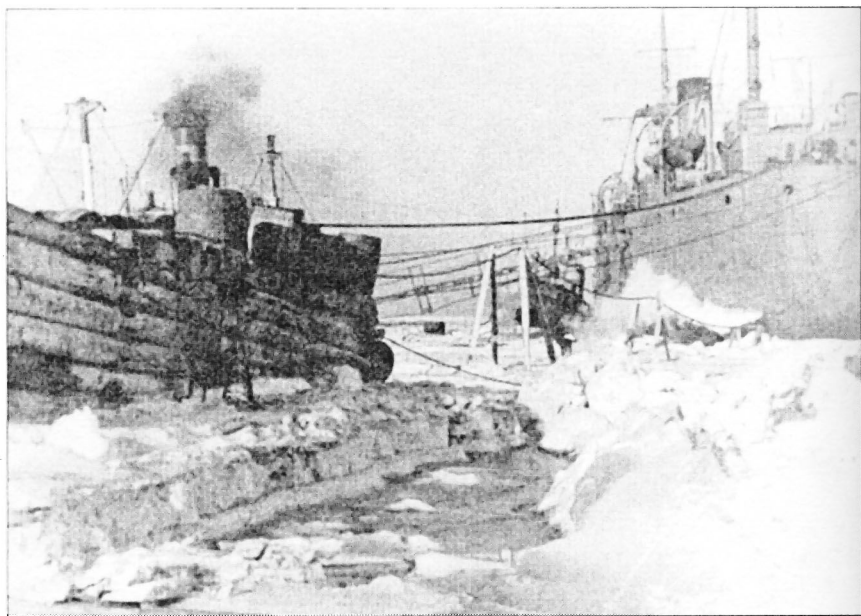
Прошло много лет, но до сих пор мы тепло вспоминаем наши лучшие годы, проведенные в Магадане.



*Бухта Нагаева.*

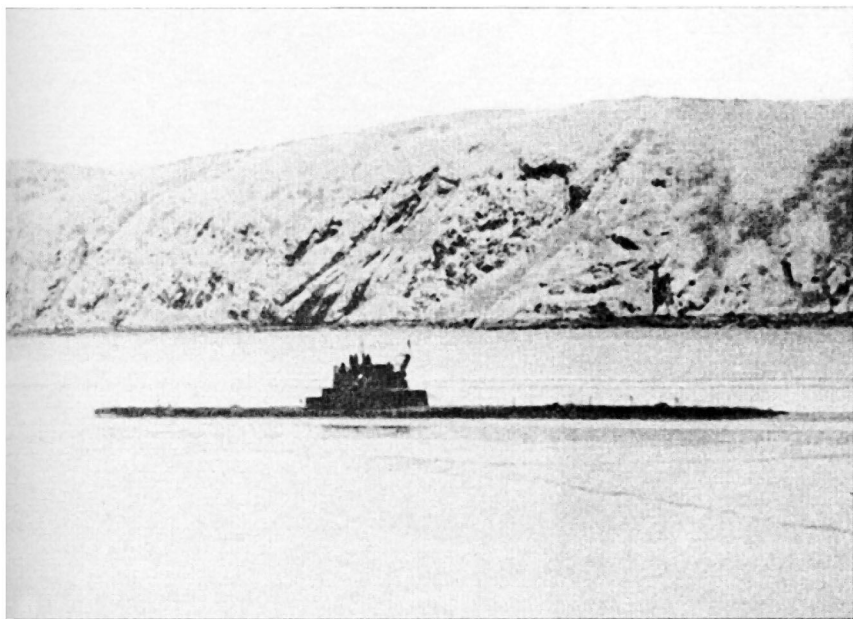


*Магадан.*



*Стоянка у Марчеканской дамбы. 1966 год. Бухта Нагаева.*





*ПЛ 613 пр выходит из бухты Нагаево.*



*Май 1966 года. Появилась чистая вода.*



*Лодки нашей бригады.*



*Пошли на охоту. Доктор Старикович (слева). я и Жиров Федор. 8 марта 1965 год.*



*Бухта Нагаева. Ледокол выводит нас в точку погружения.*



*Камчатка. Вулкан Авачинский.*



*Мой любимый преподаватель на классах капитан I ранга По-неко Георгий Платонович. 1969 год.*



*Подруга верная моя.*



## ДИЛЕТАНТЫ

В середине 60-х годов стали вдруг усиленно приобщать политработников, которых за глаза называли не иначе как дармоедами, к несению вахтенной службы и даже к выдвижению их на командирские должности. Не берусь объяснить, чем это было вызвано. Скорее всего, было высочайшее указание Политуправления ВМФ — органа ЦК КПСС. Я думаю, что авторы этой идеи решили еще более поднять роль и значение флотских политработников и в конечном итоге укрепить господство КПСС. И конечно, это движение получило «массовый» характер.

На страницах газет появились фотографии политработников в новеньких «канадках» с биноклями, несущих ходовую вахту на мостике. Возможно, и были такие вундеркинды, которые легко сдали зачеты на самостоятельное несение ходовой вахты. Только я сомневаюсь. Даже не сомневаюсь, а уверен, что это все «липа». Чтобы стать настоящим вахтенным офицером на подводной лодке, надо долго учиться этой профессии: съесть не один пуд соли, иметь соответствующий диплом, наконец.

Я видел, как «клепают» таких горе-вахтенных офицеров. Считал и считаю, что это преступление. После серии аварий и

предаварийных случаев по вине таких политработников это «движение» стало затухать и вскоре прекратилось. Но это потом, а пока...

Помню, у нас на лодке был зам... Где он учился — непонятно. Едва успев уяснить, где у лодки нос, а где корма, как его уже стали ставить на вахту. И окажись случайно у нас фото-корреспондент, не сомневаюсь: его фотографию поместили бы на первой странице газеты «Боевая вахта». Натаскивал его командир.

Однажды мы шли из Владивостока вдоль Приморского берега. Обстановка была спокойная и командир спустился вниз, оставив зама одного на мостике. Зам «поймал» кого-то из экипажа и начал «задушевную беседу»: как здоровье отца, матери, запасли ли дров, сена и т.п.

Матросы любят, когда с ними ведут такие разговоры. А в это время гирокомпас начал медленно выходить из меридиана, и соответственно лодка так же медленно «покатилась» влево, т.е. на берег. Хорошо, что в это время на вахту заступал командир БЧ-3 лейтенант Ермолов. Вдруг он спустился вниз и взволнованным голосом спрашивает меня: «Ким Павлович, разве маяк Поворотный должен быть справа?» Я чуть не лишился дара речи. Пулей выскочил на мостик. Так и есть: Поворотный светит справа! А этот идиот как ни в чем не бывало ведет «задушевную беседу»! Скомандовав «Право на борт!» и задав новый курс по магнитному компасу, спустился вниз разбираться с гирокомпасом. Надо ли объяснять, что еще немного — и лодка могла бы выскочить на берег.

А с гирокомпасом случилось следующее. Уважаемый читатель, если не интересно, пропустите этот абзац.

Штурманский электрик старшина 2-й статьи Маслов внедрил одно рацпредложение. Он установил выключатель, которым можно было отключить трехфазный ток, идущий на гиролу (гирокомпас «Курс-3»). Это бывает очень полезно, когда гирокомпас приводится в меридиан ускоренно. Но этот

выключатель он установил рядом с другим выключателем, который включает помпу охлаждения. Они были не только однотипными, но даже были покрашены одинаковой краской. Когда температура поддерживающей жидкости поднялась до 41°C, вместо того чтобы включить помпу охлаждения, выключили питание гиросферы, и гироскопы начали останавливаться. Конечно, разобрались, и со временем гирокомпас снова пришел в меридиан.

Не забуду случай, который произошел в Магадане, на нашей лодке.

Звания не помню, а фамилию этого политработника я хорошо запомнил — Паралов. Он был в штабе «флагманским комсомольцем». Его дали нам на один выход в море вместо нашего зама, ушедшего в отпуск.

Отошли от пирса, пройдя 2-3 кабельтова, застопорили ход. Глубины в этом месте бухты Нагаева были достаточно большие, и наши лодки обычно тут производили дифферентовку (обязательное мероприятие, прежде чем следовать дальше в море). Швартовые команды, приготовив палубу к погружению, спустились вниз. Старпом, как обычно, несколько раз громким голосом прокричал: «Все вниз! Погружаемся!» Последним, задрав за собой верхний рубочный люк, спустился командир. Последовала привычная команда: «Поднять перископ! Принять главный балласт, кроме средней!» Рывкнул ревун, открылись клапана вентиляции цистерн, через них с гулом вырвался воздух, и лодка погрузилась в позиционное положение.

Командир уже открыл рот, чтобы дать следующую команду, после которой лодка погрузилась бы полностью (следующей командой должна быть «заполнить среднюю»). Но вдруг вспомнил, что забыл на мостике новые меховые рукавицы. Он быстро поднялся в боевую рубку, отдраил верхний рубочный люк и... чуть не свалился вниз — на мостике стоял улыбающийся Паралов: «Я тут...» Он даже не понял, что судьба только что подарила ему новую жизнь.

— Вы что, не слышали команду «все вниз»? — справившись с шоком, спросил командир.

— А я думал, что это касается только матросов...

А этот случай, когда на вахте также стоял политработник, закончился серьезной аварией. Правда, это случилось не на нашей лодке.

Лодка возвращалась в Конюшки. Ночь. Зима. Холодный встречный ветер со снегом. Сигнальщик, конечно, отвернулся и вперед практически не смотрел. Политработник, несущий вахтенную службу, стоял под козырьком и не высовывался. Скорее всего, он был такой же тупой, как и наш. Штурманом там был «тотальник» — так называли на флоте людей, призванных на военную службу из гражданских организаций на короткое время. Курс лодки был 0°, и она шла практически на остров Аскольд. Видимость была нормальная, и маяк Аскольд был хорошо виден. «Тотальник» был до того неопытен, что диву даешься. Он, по-видимому, не представлял, как можно определить место, имея лишь один пеленг (на маяк Аскольд).

Ему обязательно была нужна еще дистанция. Он терпеливо ждал, когда радиометрист устранит какую-то неисправность РЛС и можно будет замерить дистанцию до острова. Между тем Аскольд приближался. Лодка шла под двумя дизелями. Ход 14 узлов.

Южная часть этого острова представляет собой отвесные мрачные скалы, страшнее, чем гомеровские Сцилла и Харибда. Когда проходишь мимо, всегда становится как-то жутко, и по спине невольно пробегают мурашки, стоит лишь представить...

Когда штурман последний раз брал пеленг, берег уже был так близко, что пеленгатор, говорят, ему приходилось задираť вверх (маяк там расположен высоко на скалах, почти как «Ласточкино гнездо» в Крыму). Перед столкновением сигнальщик услышал шум прибора. На его истошный крик встрепенулся, а может, проснулся, вахтенный политработник и, выглянув из-

под козырька мостика, остолбенел. Со всего хода лодка врезалась в эти скалы. Удар был настолько сильный, что дизеля сместились со своих мест. Носовая оконечность разрушилась настолько, что деформировались даже торпедные аппараты. Лодка надолго была выведена из строя. Когда стали разбираться, то задали вопрос этому политработнику: «Как же так? Ведь вы же недавно сдали зачеты на самостоятельное несение вахты?» И знаете, что он ответил? «А я ничего не сдавал. Мне все подписали не спрашивая...» Итак, печальный вывод: подводную лодку вывели из строя два дилетанта. Не с этого ли случая наши генералы и адмиралы стали всерьез задумываться о создании профессиональной армии?

Почему до таких простых вещей всегда первыми додумываются практичные американцы? Уже в то время 85 процентов экипажа на их лодках составляли профессионалы, мастера своего дела.

В конце 70-х годов в Мурманск с визитом дружбы пришел отряд надводных кораблей то ли из Швеции, то ли из Норвегии. На банкете присутствовал один наш особист из Северодвинска. Он рассказал об одном их капеллане (по-нашему тот же политработник) и даже показал его фотографию — симпатичный молодой человек, очень похожий на Дина Рида. В черной сутане, белоснежный воротничок. Ему 28 лет. Знает три европейских языка, еще древнегреческий и латинский. Играет на всех музыкальных инструментах. Организует спортивные мероприятия и досуг экипажа. Ежедневно(!) проводит политинформации среди личного состава! Наши же политработники обнаглели до того, что перепоручали это командирам БЧ. Были случаи, когда лодка выходила на мерную линию, либо на девиацию и радиодевиацию (чисто штурманская работа), а по графику выпадало проводить политинформацию штурману, так требовалось вмешательство командира, чтобы восторжествовал здравый смысл.

Так вот, тот капеллан пользуется безграничным авторите-



том среди матросов. Он говорил, что «если командир отвечает за железо, то я отвечаю за души матросов». Кто из наших за-  
мов мог бы так заявить? Никто... Лишь одному политработни-  
ку я мог бы пожать руку и поклониться — капитану 3-го ранга  
Саблину, о подвиге которого я узнал уже будучи на пенсии.  
Партийная инквизиция безжалостно расправилась с борцом за  
правду. КПСС никогда не сможет смыть с себя позор за его  
смерть. «Безумству храбрых поем мы песню...»

## НУ, ФЕДОР, ПОГОДИ!

Были у нас на лодке два друга-товарища — командир БЧ-3 капитан-лейтенант Пилипенко и командир моторной группы старший лейтенант Федор Жиров.

Пилипенко был небольшого роста, толстый, очень подвижный и импульсивный. Он постоянно куда-то спешил, быстро семеня ножками, как конферансье. В руках постоянно держал черную дерматиновую папку для бумаг, застегивающуюся на модную в ту пору «молнию».

Федор, наоборот, был высокого роста, нескладный, молчаливый детина с добродушным русским лицом, с толстыми губами, как у Кофи Аннана. По-моему, он всегда улыбался. Любил выпить, азартно играл в преферанс. В детстве ему, как говорится, медведь наступил на ухо, но он любил петь и пел очень громко, особенно когда выпьет. Он талантливо рисовал в стиле Херлуфа Бидструпа. Мог моментально набросать карикатуру на того же Пилипенко, причем так мастерски, что весь экипаж покатывался со смеху. А еще (между нами) обладал он незаурядным мужским достоинством — предметом наших постоянных скабрёзных шуток.

Федор и Пилипенко постоянно подшучивали друг над другом. Они, как Пат и Паташонок, были просто созданы для этого. Некоторые «шутки» из их репертуара я помню.

Однажды Федор незаметно вытащил бумаги из папки Пилипенко и взамен натолкал туда перьев из подушки. Через какое-то время командир лодки вызвал к себе в каюту Пилипенко:

— У вас готов рапорт о проверке противогазов?

— Так точно! — энергичным движением Пилипенко растегнул «молнию» на папке и... перья полетели по каюте.

— Эт-то что такое? — остолбенел командир.

Бормоча извинения, покрасневший Пилипенко начал ловить пух и перья и заталкивать их обратно в папку. Он понял, кто это сделал. «Ну, Федор-гад, погоди!» — скрежетал он зубами.

Пилипенко, будучи командиром БЧ-3, являлся вахтенным офицером. Дважды в сутки по 4 часа он нес ходовую вахту на мостике.

На лодке во время плавания (прошу извинения за деликатную подробность), малую нужду все мы справляли прямо с мостика с подветренной стороны. И вот, когда на мостик выходил Федор, чтобы справить эту самую нужду, Пилипенко не упустил случая над ним подшутить. Шутка была предельно простая: когда Федор начинал свое дело, Пилипенко ловко срывал с его головы пилотку и подставлял под ... Федор вообще-то не был дебилом, но с минуту никак не реагировал: не ойкнул, не вздрогнул, не отвернулся, не закрыл «кран» — только молча смотрел и продолжал свое дело. По мере наполнения пилотки хохот на мостике нарастал — шутка удалась.

Как-то во время плавания было туго с куревом. «Стреляли» друг у друга. Когда кто-то выходил на мостик покурить, ему обязательно кто-нибудь говорил: «Забил!». Это означало: «Оставь покурить». Кто первый «забил», тому первому и оставляли.

Однажды, к моему удивлению, Федор вышел на мостик не с окурком, как всегда, а с целой неначатой «беломориной». Я не успел — первым «забил» Пилипенко. Мне показалось подозри-

тельным, что Федор, сделав всего несколько затяжек, отдал почти целую папиросу Пилипенко (это было на него непохоже). Мои предчувствия, что Федор что-то задумал, оправдались. Оказывается, с этой папиросой Федор проделал настоящую операцию — вначале из нее извлек табак и вместо него насыпал туда черный дымный порох. Все это он замаскировал настоящим табаком, так что папироса не вызывала никаких подозрений и не отличалась от обычной. Ничего не подозревавший Пилипенко уселся поудобнее и начал смаковать аромат настоящего «Беломора». Он успел сделать всего 2-3 затяжки — и вдруг под его носом произошел взрыв. Все, кто был на мостике, «покатились» со смеху. Наконец шок прошел, и пока Пилипенко стирал с лица черную копоть, Федор, благоразумно не дожидаясь пинка, быстро спустился вниз. «Ну, Федор, погоди!» — матерился черный, как шахтер после смены, Пилипенко.

...Как-то плыли мы в надводном положении. Был полный штиль. Светило солнце, на мостике и на ограждении рубки было много народу. Закрыв глаза, подставив лицо к солнцу, сидел Федор. На мостик, как-то странно улыбаясь, поднялся Пилипенко. В руке он явно что-то прятал. Это был взрыв-пакет. (Взрывпакет — это небольшой марлевый мешочек, куда насыпают небольшое количество дымного пороха. Затем мешочек обмазывают клеем с опилками для придания жесткости и формы.

Из получившегося мешочка торчит кусочек бикфордового шнура, рассчитанного на 3-4 секунды горения, после чего воспламеняется порох. Обычно взрывпакеты применяются на тренировках по борьбе за живучесть для имитации боевой обстановки).

Полный решимости отомстить за обиду, Пилипенко поджог бикфордов шнур и хотел запихнуть взрывпакет Федору в карман ватника, но промахнулся. Федор на этот раз проявил чудеса реакции. Быстро оценив обстановку, он начал так яростно

защищаться, как будто его собирались кастрировать. Пилипенко продолжал попытку засунуть взрывпакет Федору в карман. Мы все, затаив дыхание, наблюдали за их возней. Секунды незаметно пролетели и взрывпакет, зажатый руками нападающего и обороняющегося, взорвался... Все закончилось благополучно. Глаза и руки остались целы. Только на этот раз закоптились оба, да прожгли ватник Федора, но эффект, на который рассчитывал Пилипенко, не получился, и в его голове начал зреть новый план отмщения.

В конце концов, идея материализовалась в виде взрыв-пакета с электровзрывателем.

В свое время для размещения подводников флот приобрел в Тихоокеанском пароходстве пассажирское судно «Забайкалье». Оно долго стояло во Владивостоке как плавгостиница. И вот теперь его пригнали к нам в Магадан и стали именовать плавбазой. В хороших каютах разместили командиров БЧ и более старших по должности, а командиров групп поселили в каютах, в которых не было даже иллюминаторов. Ну и, конечно, в такой каюте, похожей на карцер, жил Федор.

Когда Федора в каюте не было, Пилипенко выкрутил лампочку из плафона и вместо нее вкрутил взрывпакет с электровзрывателем (были и такие в его ведомстве). Идея была обречена на успех, но имелся один недостаток: не было зрителей. Тем не менее Пилипенко собрал небольшую толпу, которая как бы случайно стояла в коридоре возле дверей Федоровой каюты. Наконец показался Федор. Вот он вошел в каюту, закрыл за собой дверь, и мы услышали взрыв. Не знаю, почему Федор не стал заикой... Когда дверь распахнулась и он вместе с дымом выскочил из каюты, мы даже хохотать перестали — его растерянный вид с отвисшей челюстью говорил, что он только что испытал шок.

Каюты, в одной из которых жил Пилипенко, когда-то предназначались для четырех человек, но нам разрешили снять диваны 2-го яруса, и каюты стали двухместные. На стенках при



демонтаже диванов 2-го яруса остались сквозные дырки. Вот одной из этих дырок и воспользовался Федор. Он приготовил «дымовуху». Как она делается, знает любой школьник. Берется целлулоидная киноплёнка, плотно скручивается, заворачивается в бумагу и с одного конца поджигается. Когда процесс горения «пошел», всю скрутку слегка прижимают к любой поверхности, и начинает интенсивно выделяться дым с противным специфическим запахом. Так вот, все это Федор проделал в соседней с Пилипенко каюте и когда скрутку приставил к одной из сквозных дыр в переборке, в каюту Пилипенко повалил дым. Через минуту каюта превратилась в душегубку. Ну и, конечно, время для этой «шутки» Федор выбрал не случайно — именно тогда, когда Пилипенко лег отдыхать после сытного флотского обеда.

Пилипенко сразу догадался, что это дело рук Федора. Послеобеденный отдых был испорчен. Почти полчаса он гонял Федора по плавбазе. Потом еще долго в его каюте стоял этот специфический запах.

Помню и такую «шутку» неистощимого на выдумки Федора. Дело было на плавбазе зимой. В каюте, куда я зашел, было темно и холодно. Только за столом, где сидел Федор, одетый в кожаные куртку и брюки, светила настольная лампа. Сбоку на диванчике спал Пилипенко, скрестив на животе руки, как покойник. Я обратил внимание, что Федор не просто сидит, а ерзает туда-сюда. Вначале я подумал, что ему захотелось таким образом почесать свое заднее место (дело житейское, бывает). «Федор, ты что делаешь?» — спросил я, видя, что уж очень долго он чешется. Федор молчал и как-то загадочно улыбался. Он продолжал ерзать по кожаному дивану довольно долго. «Федор, да что с тобой?» И только потом я догадался: он сам себя заряжал статическим электричеством. Наконец закончил ерзать, подошел к спящему Пилипенко и протянул свой указательный палец к его носу. Очевидно, он зарядился хорошо, потому что с его указательного пальца выскочила молния и с трес-

ком впиалась в нос спящего Пилипенко. Полипенко аж подпрыгнул. Глаза испуганные, ничего понять не может. Наконец он увидел Федора и заорал на всю плавбазу: «Ну, Федор-гад, держись!...»

И, пожалуй, последняя история из серии «Ну, погоди!»

Мы стояли на ремонте во Владивостоке. Жили в казарме. Семья во Владивостоке была только у Пилипенко. Вечером командир обычно собирал командиров БЧ на совещание, которое плавно переходило в обычную флотскую травлю и заканчивалось поздно. Нам-то спешить было некуда, а Пилипенко всегда торопился домой и поэтому нервничал.

В один прекрасный вечер командир собрал нас на совещание к себе в каюту. К нашему удивлению совещание закончилось раньше обычного, но Федор все-таки успел сотворить свою очередную пакость.

Вот радостный Пилипенко, что-то мурлыча себе под нос, начал торопливо одеваться. Он уже представил, как его сегодня похвалят за то, что пришел домой пораньше. Вдруг он перестал мурлыкать... Мы обратили внимание, что у него возникли какие-то проблемы с шинелью, что уж очень долго он с ней возится — то застегнется, то расстегнется. Его лицо выражало полное недоумение. Как ни застегнется — все что-то не так: одна пола шинели выше, чуть не до пояса, другая ниже, чуть не до пола. Зестегнется на другую пуговицу — теперь наоборот: та ниже, эта выше...

«Что за черт? Ничего не понимаю», — бормотал Пилипенко. Мы рядом стоим и тоже ничего не можем понять — и смех и грех.

Долго он так мучился, прежде чем случайно взглянул на давящегося от смеха Федора, и все понял: пуговицы перешиты!

Из его груди вырвался похожий на стон, полный отчаяния вопль: «Ну, Федор, погоди!» А мы хохотали до слез и не могли остановиться.

Уже почти 40 лет этим историям, но всякий раз, когда я вспоминаю их, не могу удержаться от смеха.

## ИСТОРИЯ ДВУХ СТОЛКНОВЕНИЙ

В ноябре 1969 года я впервые вышел в море на атомной подводной лодке. До этого я много лет служил на Тихоокеанском флоте, на дизельных подводных лодках. Сейчас мало кто представляет, что это были за лодки проекта 613, а в послевоенные годы они были основной силой подводного флота.

Получить назначение на эти лодки в то время считалось почетным. Основным недостатком этих лодок являются теснота и связанные с ней неудобства. Неудобства бытового характера меня особенно не угнетали — их я воспринимал как должное. Но не мог мириться с тем, что, например, штурманской рубки как таковой не было. Не было настоящего штурманского стола, на котором можно было бы разложить карты, не сгибая их в четыре погибели. Кроме того, штурманский закуток был расположен чуть в стороне от линии рубочных люков, и поэтому спрятаться от потока воздуха, идущего к работающим дизелям, было невозможно. Если летом еще было терпимо, то зимой этот ветродуй создавал такой холод, что замерзала жидкость охлаждения гирокомпаса. А еще все мы страдали от того, что в подводном положении нельзя было курить, особенно когда терпеть приходилось по несколько суток.

Неудивительно, что с появлением атомных лодок я загорелся мечтой попасть служить на них. «Уж там-то у меня, — мечтал я, — будет просторная штурманская рубка, нормальный стол, специальная полка для лоций, таблиц и прочего. Я буду носить чистую рубашку с галстуком..., а еще там есть специальный курительный салон. Чуть не каждый день можно принимать душ, выпить холодной газировки...» В общем, размышлялся! Слишком много потребовалось времени, прежде чем я убедился в правоте древних мудрецов, утверждавших, что «наука не принесет счастья людям».

Окончив с отличием Высшие штурманские классы, я получил назначение штурманом (командиром БЧ-1) на ракетные атомные подводные лодки 658-го проекта. Моя мечта сбылась!

Судьба так распорядилась, что через 11 лет я вновь оказался в Сайде-Губе, где когда-то проходил стажировку. Только теперь здесь был целый поселок, названный в честь Героя-подводника, — Гаджиево. Началась новая страница моей биографии!

Вначале я был назначен во 2-й экипаж подводной лодки «К-40», которая тогда стояла в ремонте в Пала-Губе (город Полярный). Лодка, где мне предстояло служить, была так называемого 1-го поколения. Условия там мало чем отличались от тех, что были на «дизельюхах». Так что мечта сбылась только частично, особенно насчет «чистой рубашки с галстуком». Затем, после того как я сдал все положенные зачеты и ко мне присмотрелись, я был назначен на плавающую подводную лодку «К-19», которую на флоте прозвали «Хиросимой» после известной аварии в 1961 году. Судьба тесно связала меня с «К-19», хотя приходилось плавать и на других лодках нашей дивизии.

Командиром на «К-19» был недавно назначенный капитан 2-го ранга Шабанов. Своими впечатлениями о нем я просто обязан поделиться. Небольшого роста, подвижный, со слегка выпученными красными глазами, как у Гурвибека, говорит как-то отрывисто и внезапно. Я слышал, что он чуть ли не един-

ственный из оставшихся в живых после той аварии. Для первого знакомства с новым штурманом он вызвал меня к себе в каюту... ночью. То, что ночью, меня особенно не удивило, к тому времени я уже привык к командирским причудам. Меня удивили вопросы, которые он мне начал задавать. Например: «Какая глубина моря в Чесапикском заливе?» и т.п. Я не знал, какая там глубина моря, меня ставили в тупик и другие его вопросы, и мне было стыдно. Я ощутил свое ничтожество по сравнению с масштабом его эрудиции.

— А какова вероятность среднеквадратической ошибки?

— 68,3%, — с облегчением ответил я (это я знал).

— Нет! Неверно! Стыдно не знать такие вещи!

И это он заявил мне, с отличием закончившему ВШК, где теория вероятности была почти основным предметом! Его авторитет в моих глазах сразу упал. Кроме того, приглядевшись я увидел, что он попросту пьян. Мне стало понятно, почему меня отговаривали идти к нему штурманом.

После «дизельюх» многие порядки здесь, на атомных лодках, меня удивляли. Например, элементарное дело — перешвартовка. Перейти от одного пирса к другому командиру здесь не доверяют. Обязательно приходит или начальник штаба, или командир дивизии! «Ну, давай, командир, действуй!» Только командир начинает давать команды на руль и на телеграф, как сразу следует: «Стоп!» И начинается издевательская критика типа: «Шабанов! Ты соображаешь или нет!?», «Шабанов! Ну, ты даешь!» или «Шабанов! Ты чем думаешь: головой или ж...!?» И это, конечно, при всех, даже при матросах. В это время на командира было жалко смотреть. Особенно мастерски издевался над Шабановым капитан 1-го ранга Лебедев — зам командира дивизии. В столкновениях, о которых пойдет речь, именно его невыдержанность сыграла свою отрицательную роль.

Итак, в ноябре 1969 года состоялся мой первый выход в море на атомной подводной лодке, моя мечта сбылась!

Для страховки в море взяли еще одного штурмана — капитана-лейтенанта Федотова. Старшим на борту был капитан 1-



го ранга Лебедько.

Утром 15 ноября мы были в полигоне БП в районе Териберки. Нейтральные воды. До берега порядка 25 миль. Я находился в штурманской рубке, решал астрономическую задачу. Накануне мы были под перископом, провели очередную тренировку астронавигационного расчета и измерили высоты светил для определения места. В центральном посту Лебедько «учил» Шабанова «военному делу настоящим образом». Он орал, бесновался, топал ногами. В штурманской рубке он так ударил кулаком по столу, что чудом не разбил стекло автопрокладчика. В центральном стояла немыслимая, гнетущая психологическая обстановка, такая, что нервы были на пределе. Хотелось забиться куда-нибудь в угол или надеть шапку-невидимку. Обстановка разрядилась после того, как объявили команду завтракать. В отсеке наступила тишина. Мичман Пухта, старшина команды гидроакустиков, участник войны, мастер своего дела, с облегчением вздохнув, ушел завтракать, оставив за себя молодого акустика. Перед этим, помню, лодка изменила глубину — то ли с 60 на 90, то ли наоборот — с 90 на 60 метров. Ход был у нас, к счастью, небольшой. Молодой акустик, очевидно, не разобрался спросонок в акустической обстановке и не услышал шумы американской подводной лодки, с которой мы вскоре столкнулись.

Точное время не помню. Я сидел за штурманским столом и вдруг какая-то неведомая мощная сила прижала меня к носовой переборке и долго не отпускала. Как такового удара я не слышал, но он несомненно был. Дифферент пошел на нос. Первое, что промелькнуло в голове: налетели на камни! Но нет, мы же недавно определяли место, да и удар был бы другим. Я до сих пор сравниваю его с ударом боксерской перчатки.

Мы сразу же всплыли, дали радио. На поверхности ничего и никого не было. С мостика никаких повреждений не было видно. Вскоре нам дали радио — возвращаться на базу. На подходе к Кольскому заливу мы увидели, как группа надводных кораблей на полных парах идет нам навстречу. Это были сторо-

жевые корабли, идущие к месту столкновения. Поравнявшись с нами, они на короткое время застопорили ход, уточнили место нашего столкновения и затем пошли дальше, дав полный ход. Позднее я слышал, что они обнаружили американскую лодку и несколько раз давали ей сигнал на всплытие, но она так и не всплыла и тихим, четырех узловым ходом, так и ушла. Только через много лет я узнал, что это была американская атомная подводная лодка «Гэтоу». Кэптана Буркхардта, я слышал, наградили, зато нашего Шабанова чуть не сняли, доведя почти до инфаркта.

Уже в доке в поселке Росляково, я наконец увидел результат столкновения — нос нашей лодки был смят по самые торпедные аппараты, а сама вмятина, если смотреть сбоку, имела аккуратную цилиндрическую форму. Прочный корпус «Гэтоу» и был тем цилиндром, оставившим нам такую аккуратную вмятину. Таким образом, наш удар пришелся по американской лодке почти под прямым углом. Последствия могли быть ужасными, если бы было наоборот... До сих пор непонятно, как такое столкновение могло произойти, если, как известно — «Гэтоу» давно следила за нами, а мы шли не меняя курса и скорости?

И надо же было такому случиться на моем первом выходе в море на атомной лодке!

Подходя к причалу в Гаджиево, мы увидели группу «черных полковников», которые уже ждали нас для расследования этого ЧП. Комиссия работала несколько дней. По мою душу прибыл Ф-1 КСФ\* капитан 1 ранга Яковлев. И хотя было ясно, что вины штурмана в этом столкновении нет, Яковлев, как настоящий педантичный зануда, все досконально проверил: восстановил прокладку, проверил расчеты астрономической задачи и даже черновые записи проведенных накануне регламентных проверок навигационного комплекса. Претензий к нам не было.

Зато задача остальных членов комиссии была гораздо сложнее, чем разбор дорожного происшествия. Они «накопали»

---

\*Флагманский штурман Краснознаменного Северного флота.

столько замечаний (на флоте это умеют делать), что даже хотели снять командира с должности. Пишущая машинка почти раскалялась, когда по ночам перепечатывалась отсечная документация, корректировались корабельные расписания и даже книжки «Боевой номер». Особенно много вопросов было к акустикам. Среди членов комиссии были создатели акустической техники и даже представители Академии Наук и это столкновение ставило под сомнение их престиж. Они доказывали, что в любом случае наши акустики должны были слышать американскую лодку. Своими вопросами они довели мичмана Пухту до слез.

В результате совместных усилий комиссии и вышестоящего командования сделали вывод, что никто не виноват — ни техника, ни акустики, ни экипаж. Виновата во всем неудачная гидрология моря. Этот вариант устраивал всех.

Уважаемый читатель, а Вы согласились бы с этим выводом, приняв во внимание следующее.

Во-первых, перед столкновением «Гэтоу», какой бы бесшумной она ни была, находилась на наших самых чутких носовых курсовых.

Во-вторых, акустик, который сменил Пухту, был хоть и молодой, но настоящий акустик, а не трюмный. Он сидел рядом с Пухтой и, как все, молил Бога, чтобы его не заметил Лебедько. Я уверен: он слышал шумы, но не решился доложить, побоявшись его гневных вопросов.

В-третьих, насколько я знаю, различного рода аномалии в распространении звука в морской воде обычно наблюдаются в теплых морях и не характерны для холодного Баренцева моря. Так что ссылки на неудачную гидрологию — это, мягко говоря, хитрая уловка.

В-четвертых, это видно невооруженным глазом — командование постаралось, чтобы авторитет Северного флота не пострадал.

История следующего столкновения такова.

Это произошло 30 марта 1970 года. Эту дату я запомнил потому еще, что именно в этот день мне было присвоено звание «капитан 3-го ранга». На этот раз мы столкнулись с рыбацким сейнером в Кольском заливе.

Так как «К-19» все еще была в ремонте, мы плавали на «К-40». Тот же Шабанов, тот же Лебедько, только на этот раз в море с нами пошла целая толпа: флагманский штурман дивизии, 2 командира, 2 старпома, капитан-лейтенант Федотов и еще один молодой лейтенант-штурман.

Мотовский залив.

Под утро получили «добро» на возвращение в базу. Всплыли в надводное положение. Дали ход, работают 2 турбины, которые, кстати, до самого столкновения так и не останавливались. Видимость неважная — туман. Скоро туман сгустился настолько, что видимость уменьшилась почти до нуля. До сих пор не понимаю, как такое могло случиться, но в тот момент, когда я поднялся на мостик перекурить, мимо нас, почти рядом, в тумане прошлепало какое-то судно. У меня по спине пробежали мурашки — почему я ничего не знал?! Почему не было никаких докладов от радиометриста? Ведь мы только что избежали столкновения! Скорее всего Шабанов, находясь на мостике, размышлял, расслабился и забыл начать радиолокационное наблюдение. Конечно, Лебедько дал волю своей командно-воспитательной фантазии, и в центральном вновь сгустилась нервная обстановка. Перед входом в Кольский залив на экране РЛС обнаружили цель — какое-то судно в глубине залива. Было пока непонятно — оно выходит или наоборот входит.

Радиометрист начал было докладывать на мостик данные по этой цели, но Лебедько резко оборвал его и громко объявил в центральном: «На мостик ничего не докладывать! Все доклады ко мне!» Таким образом, Лебедько фактически отстранил командира, и Шабанов стоял на мостике, как пешка с завязанными глазами.

В штурманской рубке у меня было все приготовлено для производства расчетов для расхождения в тумане. В Централь-

ном микро БИП\* почему-то не разворачивался. В рубку радиометристов было не пробиться — там набилась целая толпа вышеупомянутых командиров во главе с флагманским штурманом нашей дивизии капитаном 2-го ранга Смирновым, сидящим напротив экрана РЛС. Я чувствовал, что вот-вот мне начнут давать данные для расчета расхождения с этим судном. Но никаких команд штурману так и не было. Несколько раз я, просунув голову между ног сгрудившихся там начальников, запрашивал у флагманского штурмана данные для определения места. Тот, поскольку сидел ближе всех к экрану, давал мне данные. Вот и все, чем я занимался в этой обстановке. Вдруг в штурманскую рубку входит Шабанов (на мостике остался один сигнальщик?!). Я ему доложил, что у меня все готово для расчета данных, но никаких команд пока не было. Шабанов долго смотрел на карту и вдруг спрашивает: «А что это такое?» Признаюсь, я вначале не понял, о чем это он. Потом догадался: «Это планшет для расчета данных». Его слова я помню до сих пор: «Только безграмотные штурмана рассчитывают на планшете! Убрать!» Мне с трудом удалось проглотить это неслыханное оскорбление. Свидетелями этого ляпсуса были все 4 штурмана, что сидели в штурманской рубке.

Между тем судно приближалось, и обстановка в Центральном все более накалялась. Через каждые 2-3 минуты по командам Лебедько лодка меняла то курс, то скорость. Но, по-видимому, эффекта от этих бестолковых маневров не было — отметка судна на экране все ближе и ближе приближалась к центру экрана. Тон и громкость истошных криков Лебедько из рубки РЛС вскоре достигли максимальной силы. И вдруг все, кто там находился, кинулись на мостик — это отметка судна вошла в «мертвую зону» РЛС. Не успел еще последний командир выскочить на мостик, как в наступившей тишине раздался удар.

Мы все-таки столкнулись с этим судном! После этого мы наконец застопорили ход и легли в дрейф.

Еще когда я учился на Классах, мне удалось прочитать книгу

---

\*БИП — боевой информационный пост.



«Столкновение в океане» (автор американский журналист Элвин Москоу). Речь там шла о столкновении итальянского лайнера «Андреа Дория» со шведским сухогрузом «Стокгольм». По количеству жертв это была вторая авария после «Титаника». Так вот, там была точно такая же ситуация. Итальянские штурманы, точно как наши балбесы, только тупо смотрели на экран (где, как известно, отображается не абсолютное, а относительное движение) и ничего не предпринимали. Если того импозантного старика — итальянского капитана, и его помощников, для которых радиолокатор был еще в новинку, можно простить, то для наших Лебедько и других это было непростительной безграмотностью.

Итак, мы легли в дрейф. Я специально открыл Корабельный Устав, чтобы ничего не пропустить из необходимых действий в этой ситуации. Когда я, закончив, поднялся на мостик, то увидел, что тумана нет. Светит яркое весеннее солнце, тепло, полный штиль, а рядом, с приличным креном, стоит рыбацкий сейнер. На сейнере мечутся еще не вполне протрезвевшие люди. Позже выяснилось, что сейнер и не думал менять курс, как это казалось нашим горе-специалистам. На руле стоял у них единственный трезвый матрос и держал заданный курс, держал до тех пор, пока не столкнулись. Вскоре сейнер увели на буксире к месту стоянки рыбацких судов, где он, как я слышал, и затонул.

По прибытии в Гаджиево мне снова пришлось встретиться с флагманским штурманом флота, капитаном 1-го ранга Яковлевым. Снова проверка прокладки и прочее. Для порядка он предложил мне решить типовую задачу по расчету данных для расхождения в тумане на планшете. Для решения этой задачи мне потребовалось всего несколько секунд! Я ему все объяснил, как было дело, в том числе и историю с выходкой Шабанова. Яковлев моей вины в этом столкновении не выявил, однако предложил переписать мою объяснительную, иначе, как он сказал, арбитражный суд присудит Северному Флоту большой штраф. Так как я не мог себе представить, как можно сочинить

такую «липу», то объяснительную переписал под его диктовку (чего не сделаешь для родного флота!)

После этой аварии Шабанова наконец-то сняли и командиром к нам пришел капитан 2-го ранга В.П.Логинов, а для меня эта история еще не закончилась.

Прошел апрель, затем май. В июне мы ушли в автономку. Где-то в середине автономки вдруг зам объявляет партийное собрание с повесткой дня: «Персональное дело коммуниста Костина». Я к заму: «В чем дело? Не понял?» Он ответил, что меня должны наказать за столкновение с сейнером. Я ему напомнил, что моей вины в том столкновении не было, я даже не наказан в дисциплинарном порядке и что вообще такие мероприятия на боевой службе проводить нельзя. Но говорить с ним было бесполезно. Он уже представлял, какой это будет лакомый кусочек в его отчете за автономку. На собрание я шел с уверенностью, что это недоразумение мне удастся легко объяснить и меня, само собой, оправдают. Однако на собрании адмирал Борисеев, который был с нами в этой автономке, вдруг заявил: «Так, товарищи, не бывает, что столкновение было, а штурман не виноват!» И вот все мои друзья-товарищи, опустив глаза, медленно подняли руки за «строгий выговор с занесением».

Вот так... Никому не желаю ощутить то состояние беспомощности, которое меня охватило. Как же так!? Ведь сейчас не 37-й год? У меня тряслись руки, и как штурман я был надолго выведен из строя.

## ИСТОРИЯ ОДНОЙ АВТОНОМКИ

За время моей службы на подводных лодках я был свидетелем и участником многих событий. История этой автономки — одно из них.

Это было в далеком теперь 1971 году. Командиром лодки был капитан 2-го ранга В.П.Логинов, заместителем командира лодки по политической части — капитан 2-го ранга Б.Д.Веремьюк (короче — зам). В этом походе на лодке находился командир нашей дивизии контр-адмирал Борисеев. Мы вышли из Гаджиева в район боевой службы, находящейся в северной части Атлантического океана. Поход этот не был похож на все другие, в которых мне приходилось участвовать.

Здесь я должен сказать, что, хотя скрытность плавания по своей природе присуща всем подводным лодкам, для ракетных ПЛ (таких как наша «К-19» проекта 658) это качество имеет особое решающее значение. Так что, если скрытность не обеспечена и лодка противником обнаружена, весь боевой поход теряет свой замысел, и это справедливо расценивается как срыв боевой задачи.

У командования по этому поводу были веские основания для беспокойства, так как атомные ПЛ 1-го поколения, несмот-

ря на все старания конструкторов, были довольно шумными. Не зря американцы презрительно называли их «ревущими ко-  
ровами». А эта шумность в свою очередь мешала нашим акус-  
тикам. Особенно сильные помехи создавали работающие тур-  
бины, ГТЗА, винты, насосы и прочее, и поэтому кормовые кур-  
совые углы были самым «глухим» сектором прослушиваемого  
горизонта. В этом секторе могла притаиться вражеская ПЛ и  
длительное время следить за нами.

Для прослушивания кормового сектора применялся ряд так-  
тических приемов. Особенно меня умилял маневр для провер-  
ки отсутствия слежения — периодически мы, заложив прилич-  
ную циркуляцию, ложились на обратный курс и какое-то время  
шли навстречу «ничего не подозревающей ПЛ противника»,  
затем, не обнаружив оную, возвращались на прежний курс.

Мне всегда представлялась такая картина. По джунглям,  
все круша на своем пути, топает слон, а за ним незаметно сле-  
дует лиса. Вдруг слон решил проверить: «А не следует ли кто  
за мной?» Тяжело развернувшись, он с полчаса прошел в об-  
ратном направлении. Был ли слон в полной уверенности, что за  
ним никто не следит, не знаю, зато у нас после такого маневра  
в вахтенном журнале появлялась уверенная запись: «Слеже-  
ние не обнаружено».

Когда акустики обнаруживали шумы винтов какого-либо  
судна, мы во имя скрытности, образно говоря, шарахались от  
этого судна и обходили его за приличную версту.

О всплытии в надводное положение не могло быть и речи.  
Даже всплытие под перископ таило в себе опасность обнару-  
жения, и не только визуального (для уменьшения такой веро-  
ятности мы всплывали только ночью). Мне трудно было себе  
представить, но тот уровень электронной техники уже позво-  
лял обнаружить лодку, находящуюся даже под перископом.  
Поэтому командир всегда строго следил, чтобы ни минуты лиш-  
ней не торчать под перископом. Сколько раз приходилось умо-  
лять командира задержаться под перископом на несколько ми-  
нут для приема сигналов точного времени, необходимых для

проверки хронометров (обычно сигналы были хорошо слышны на частотах радиостанции «Би-би-си»).

Пока все шло нормально. Но как только мы прошли траверз мыса Стокнес (остров Исландия), т.е. миновали так называемый Фареро-Исландский рубеж, мы столкнулись с первым непонятным сюрпризом. Наши акустики обнаружили какие-то «щелчки», похожие на посылки работающих гидролокаторов. Мы знали, что на мысе Стокнес находится американская шумопеленгаторная станция, и поэтому первое, о чем подумали: это их какая-то новинка для обнаружения наших подводных лодок. Пробовали наносить место их «щелчков» на карту и даже от них уклоняться. Смущало то, что характеристика этих «щелчков» была непохожа на все известные корабельные гидролокаторы. В конце концов, кто-то догадался, что эти «щелчки» издают... креветки. Окончательно утвердились в своей версии, после того как нашли упоминание об этом явлении в «Руководстве для плавания пл.пл. в северной части Атлантического океана». Потом мы еще несколько раз слышали подобные «щелчки» и теперь уже реагировали на это спокойно. И тем не менее подсознательно у меня это явление вызывало беспокойство: а вдруг это все-таки гидролокаторы, замаскированные под щелчки креветок!?

Довольно часто акустики докладывали о шумах винтов встречающихся судов. Каждый раз в этом случае мне приходилось рассчитывать элементы их движения (ЭДЦ), т.е. курс, скорость, а также данные, необходимые для безопасного расхождения с ними. Затем я снимал кальку с планшета нашего маневрирования, которая подшивалась в особую папку. Так как в подводном положении штурману делать особо нечего, то именно расчет данных для расхождения со встречными судами и был моим основным занятием.

А так как доклады акустиков об обнаруженных судах были, как правило, внезапными, приходилось быть все время в постоянной готовности. Для этого у меня все было «на товсь» — планшет, секундомер, специальная палетка, прокладочный инстру-



мент.

А теперь представьте себе такую картину: зам. объявляет политинформацию для офицеров в ... 10-ом отсеке!? И несколько раз было так — по корабельной трансляции объявлялось: «Штурману срочно прибыть в центральный!» Это означало, что акустики что-то обнаружили. Услышав эту команду, я начинал бег с препятствиями в виде задраенных дверей на семи отсечных переборках. Пока бежишь, пока вникнешь в суть — ценное время ушло... Но время было мирное, и все заканчивалось благополучно. Ну а в случае фактической аварии все собравшиеся там офицеры оказались бы запертыми в ловушке. Похоже, зам не видел здесь ничего криминального. Он был автором и других, не менее новаторских идей, которые затем украшали его отчет по партийно-воспитательной работе в условиях боевой службы. А наш принципиальный, решительный командир, вместо того чтобы поставить на место этого идиота, как-то странно отреагировал: «Хорошо, я с ним поговорю...». Главное, что действительно заботило нашего зама, — это создать о себе хорошее мнение у адмирала. Одним из безотказных приемов был такой: узнавал у вахтенного офицера, когда адмирал приказал себя разбудить. Ему отвечают, допустим: «В 06.30». Тогда он: «А меня разбудите в 06.00!» Таким образом, когда бы адмирал ни проснулся — зам уже на ногах! «Когда вы только отдыхаете, Борис Демьяныч?» — изумлялся Борисеев. В ответ одутловатая, со следами порока, лоснящаяся физиономия зама расплывалась в самодовольной улыбке.

Но вот однажды голос акустика стал заметно тревожным: «Центральный! По пеленгу... шум работающей турбины!» На этот раз, по счастью, я был на месте и сразу же приступил к определению ЭДЦ. Немедленно доложили и командиру, и адмиралу. По изменению пеленгов выходило, что атомная подводная лодка (сомнений на этот счет ни у кого не было) шла прямо на нас! У всех в центральном лица побледнели и заметно вытянулись. Затем через некоторое время пеленга стали как-то топтаться, затем у меня уверенно получилось, что АПЛ ста-

ла от нас уходить, развернувшись на 150-180°. Это же подтвердил акустик по своим данным. Все облегченно вздохнули. Наконец адмирал вышел из оцепенения: «Командир! В вахтенный журнал ничего не записывать!» А мне было приказано изобразить на планшете простое типовое маневрирование, что и было сделано.

Калька этого «липового» маневрирования была подшита к остальным, и «согласно все опять стали жить и поживать!» Эта лодка, возможно, уже давно следила за нами, возможно, с момента появления тех самых креветочных щелчков.

Точно в назначенное время мы вошли в район боевой службы. Началась основная наша работа, для которой и была предназначена наша подводная лодка, главным оружием которой были 3 баллистические ракеты. Один раз в сутки, причем только в ночное время, мы всплывали под перископ для радиосвязи. Только во время этого сеанса мог быть получен сигнал — команда на использование ракетного оружия. К этому моменту мы должны были быть готовыми к стрельбе ракетами фактически. Что значит «фактически»? Это значит: определить как можно точнее место, уточнить поправку курсоуказания и провести предстартовую подготовку. С получением сигнала нам бы оставалось только нажать стартовую кнопку. Если сигнала не было — все приводилось в исходное положение. К следующему сеансу радиосвязи все повторялось.

Только раз в сутки при всплытиях на сеанс радиосвязи мы получали возможность определить свое место в океане. Единственным способом определения места был, как и во время Колумба, астрономический, никаких других способов не было! Только у нас для астрономических наблюдений были не примитивные измерительные инструменты, а специальный астронавигационный перископ «Сегмент». Скажу честно, в этот прибор я влюбился сразу же, когда еще учился на классах. Этот перископ позволял измерять высоты и азимуты сразу двух светил, не всплывая в надводное положение. «Сегмент» обслуживал специальный расчет из трех операторов. Первый и второй

операторы непосредственно измеряли высоты и азимуты небесных светил, а третий оператор следил за исправной выработкой искусственного горизонта. Для лучшего наблюдения звезд в отсеке выключался свет, и операторы работали в полной темноте. Понятно, что операторы должны были быть подготовлены не просто хорошо, а отлично. Я до сих пор горжусь, что у нас расчет был именно таким. Ночное небо в том районе Атлантики было всегда безоблачным и усыпано звездами. Поэтому мы были всегда уверены почти на 100%, что будем наблюдать именно те звезды, которые заранее наметили на звездном глобусе. Это не то, что бывает на переходах в северной Атлантике, где не только звезд, но и солнце редко увидишь.

Поскольку были известны время наблюдения светил и их названия, то появлялась возможность предварительных расчетов, что значительно сокращало время решения астрономических задач. Так, место лодки, определенное по четырем звездам, мы рассчитывали в среднем за 10 минут! (при нормативе на «отлично» — 30 минут), а рекорд был у нас всего 6 минут! Так что, пока ракетчики проводили свою предстартовую подготовку, мы с командиром группы успевали даже перекурить. В промежутках между авралами, связанными с всплытием под перископ, занимались в основном различными вопросами по совершенствованию использования навигационного комплекса.

Идиллическую обстановку портил не только зам со своей партийно-политической абракадаброй. С нами в автономку навязали молодого, только что испеченного лейтенанта Джафарова. По национальности он курд. Коренастый, с огромными черными усами, почти копия их национального лидера Арсала-на. Он не был похож на типичного румяного лейтенанта. Помимо солидной внешности он еще удивил всех тем, что в Гаджиево приехал со всем своим большим семейством: теща, двое детей, беременная жена. Джафаров чем-то сразу очаровал политработников. «Мы видим его будущим командиром подводной лодки», — заявил зам командира дивизии по политической

части. Возможно, он и стал бы впоследствии командиром лодки, но пока что это был довольно тупой лейтенант. По его словам, в море он пошел только затем, чтобы «отрабататься на «Сегменте»!? Я почти уверен: что человек, который внушил ему, что это вершина штурманского мастерства, как раз тот вышеупомянутый зам. В свое время он и меня пытался в этом убедить. Надо ли объяснять, что отрабатывать навыки по использованию «Сегмента» нужно на специальном тренажере или на лодке, стоящей у пирса, в крайнем случае — во время обычного плавания в полигонах боевой подготовки. В условиях же фактической боевой службы «отрабатываться» некогда — мы уже знаем, чем чревата лишняя минута нахождения лодки под перископом. Кроме того, допускать к сложному дорогостоящему перископу неподготовленного человека просто опасно. Последствия же выхода из строя «Сегмента» даже страшно себе представить, так как, напомним, других способов определения места, кроме астрономического, у нас не было. Короче, к «Сегменту» я Джафарова не подпускал, не имел права. Джафаров начал ныть и жаловаться на меня и командиру, и адмиралу — штурман не дает ему «отрабатываться» на «Сегменте».

Кончилось это тем, что по приказу адмирала лодка специально (!) задерживалась под перископом для обучения лейтенанта Джафарова. Старшина команды штурманских электриков при этом внимательно следил и был готов бить по рукам, чтобы он чего-нибудь не натворил. Затем Джафаров почти полдня решал астрономическую задачу, затем подходил ко мне нанести полученное место на карту. Я указывал ему на ошибки, и затем остальные полдня он их устранял.

Не забуду такую подробность, когда я, бывало, терял терпение и у меня выскакивало «Да! Е... твою мать!» (конечно, вредная привычка), Джафаров выходил из себя, багровел, глаза его сверкали, он окончательно становился похож на Бармадея: «Мою мать не трогай!». В этот момент мне по настоящему становилось страшно — вдруг зарежет! Да, Восток действительно дело тонкое... Через несколько лет, когда меня уже не

было в Гаджиеве, я узнал, что Джафаров погиб нелепой смертью — его ударило током, когда он устанавливал на крыше телевизионную антенну...

Что еще мне запомнилось в этой автономке? Зашел я как-то на пульт ГЭУ к управленцам (пульт управления атомным реактором). Они (два управленца) меня даже сразу и не заметили (нет, не за показаниями многочисленных приборов они так увлеченно следили) — так увлеченно они конспектировали какие-то партийные статьи, готовились к семинару... Признаюсь, я даже опешил: «Ни хрена себе! Ну вы, ребята, даете!» Боевая служба, подводное положение, работает реактор, рядом Америка, что может быть серьезнее? Но для них гораздо опаснее было прибыть на семинар без конспектов и тем самым вызвать гнев зама. Этот семинар, конечно, просто необходимо было провести именно в районе боевой службы... Тогда еще не было Чернобыля (но уже была Хиросима) и беспечность управленцев меня поразила. А ведь и там, в Чернобыле, партия приложила к аварии свою вездесущую руку, пусть и косвенно — топились закончить работы с реактором именно к 1 Мая.

Наконец наша боевая служба в заданном районе закончилась. Мы получили «добро» на возвращение в базу. Но не успели мы еще выйти из района, как получили донесение, что американский авианосец «Саратога» с группой кораблей сопровождения вышел из базы N и следует в Испанию. У нас начался настоящий переполох — срочно достали генеральную карту; стали думать и гадать, как и где пойдет эта самая «Саратога», захватит нас или нет и т.д.

И на самом деле было из-за чего замечаться, ведь наши курсы пересекались, и хоть океан большой, но вероятность обнаружения нашей «ревущей коровы» была реальной. Думали, думали... и пошли путем согласно плану перехода. Никаких сообщений о «Саратоге», слава Богу, больше не было, а мы сами ничего не слышали. Пронесло!

Следующее тревожное радио мы получили аж на подходе к Фарерским островам: «Широта... долгота... авианосец «Эс-



секс» с кораблями охранения проводит учение». Эти координаты лежали как раз впереди по курсу довольно близко к нашему маршруту. Что делать?

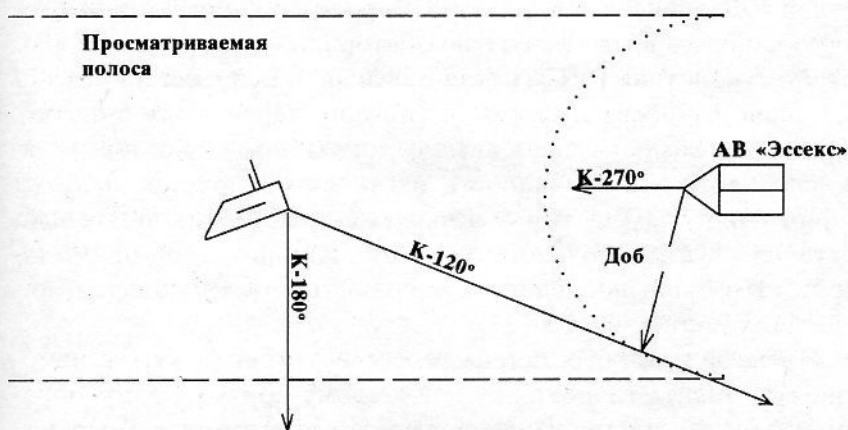
Во время русско-японской войны, в далеком 1904 году, в Цусимском проливе была очень похожая ситуация. Впереди по курсу русская эскадра обнаружила отряд боевых японских кораблей. Укрыться от них и избежать боевого столкновения было невозможно. Что делать? И тогда командующий эскадрой вице-адмирал Рожественский принял мудрое решение, за которое его критикуют до сих пор: «Что бы ни было, держать курс NO 23°!».

А наш советский адмирал Борисеев в такой же обстановке поступил еще проще: «Что тут думать! Держать прежний курс предписанный утвержденным планом перехода!»

Через некоторое время акустик доложил, что наблюдает слабые сигналы работающих гидролокаторов. Сомнений не было — у нас на пути авианосец «Эссекс» со своим охранением! До них было еще далеко. Пеленга менялись медленно, и тем не менее я определил курс этой группы. Их курс был равен 270°. Проложив на карте полосу просматриваемой ими водной поверхности, мы увидели, что находимся в пределах этой полосы! (см.схему) Тактически задача по выходу из просматриваемой полосы в кратчайший срок решается очень просто — нужно лечь на курс, перпендикулярный этой полосе, и увеличить насколько возможно скорость. В данном случае нам нужно было лечь на курс 180°. Командир утвердил этот курс, и рулевой, получив команду, лег на курс 180°.

Но тут в штурманскую рубку пришел адмирал и с циркулем в руках начал анализировать обстановку. «А почему вы легли на 180°?» Я объяснил. «Нет! Вы этот курс рассчитали неправильно! Нужно провести окружность радиусом Доб. (дальность обнаружения) и затем из нашего места провести касательную — это и будет наш курс. «Ложиться на курс 120°!» Я пытался доказать, что так нельзя, что курс 120° только затянет время выхода из полосы, и мы обязательно зайдем в зону обна-

ружения, но адмирал стоял на своей железобетонной позиции. Тогда я решил использовать последний довод: «Товарищ адмирал! Я только что с отличием закончил Высшие штурманские классы! Меня учили лучшие преподаватели Советского Союза!» «А я, может быть, лучший адмирал Советского Союза!» — прервал меня Борисеев. «Держать курс 120°!» Все... Лодка была обречена.



Прошло уже много лет, но даже сейчас я считаю, что нас обнаружили (об этом чуть ниже) именно из-за неграмотности адмирала. Почему тогда смолчал командир? Ведь он был со мной согласен! Он кивал головой в знак согласия, когда я доказывал ему, что курс 120°, проложенный адмиралом, приведет к обнаружению. А, кстати, почему не отменил дурацкую практику проведения политинформации в 10-м отсеке? Почему согласился задерживаться под перископом для обучения Джафарова, хотя как никто другой понимал, насколько это опасно? Все очень просто — он собирался поступать в Академию и не хотел лишних неприятностей\*.

Итак, мы пошли курсом 120° и по истечении определенного времени по счислению разошлись с авианосной группой. Адми-

\* Логинов успешно поступил в Академию. Окончил ее, получил соответствующую должность — стал адмиралом. В настоящее время я слышал, живет в Израиле

рал ликовал. Затем мы легли на свой генеральный «NO 023». В положенное время стали готовиться к всплытию на сеанс радиосвязи. Все, как обычно, прослушали горизонт. Горизонт чист. Всплываем. Непосредственно перед всплытием подняли перископ и антенну поисковой станции для обнаружения работающих РЛС. Но едва она коснулась поверхности воды, как радиометрист аварийным голосом заорал: «Работает самолетная РЛС, сигнал опасный!». Сыграли срочное погружение. Через какое-то время всплытие повторили — то же самое: «Работает самолетная РЛС, сигнал опасный!». Всплыли на резервный сеанс радиосвязи (точно не помню, через 4 или 6 часов), опять то же самое. Теперь даже самому тупому трюмному стало ясно, что это не случайность, нас обнаружили и преследуют! А через минут 10-15 точку в наших сомнениях окончательно поставил акустик, доложив о работе гидролокатора прямо по курсу. Это были последствия неграмотности «лучшего адмирала Советского Союза».

После некоторого замешательства изменили курс с намерением оставить гидролокатор по левому борту и таким образом избежать обнаружения. Пеленга стали быстро меняться на корму, и все, кто был в центральном, уже были готовы вздохнуть с облегчением, как вдруг акустик доложил: «Работает гидролокатор № 2 с правого борта!» И почти одновременно с этим: «Работает гидролокатор № 3 прямо по курсу!» Таким образом, эти 3 гидролокатора взяли нас в кольцо. Едва мы уклонились от гидролокатора № 3, как появился гидролокатор № 4, отвернувшись от которого появился гидролокатор № 5 и т.д. Как там выглядел адмирал, не знаю. Мне было не до того, я едва успевал наносить на планшет места работающих гидролокаторов. Что только мы не делали, пытаясь вырваться из кольца работающих гидролокаторов: изменяли курс, увеличивали скорость до максимально возможной, меняли глубину погружения (правда, незначительно), выстреливали имитационные патроны — ничего не помогало. Вокруг нас постоянно располагались 3 гидролокатора с угловыми расстояниями между ними около 120°.

Стало ясно, что это вертолетные гидролокаторы. Зависнув неподвижно, вертолет опускает гидролокатор, устанавливает контакт с лодкой, при необходимости быстро перелетает в другое место. Особенно было обидно, что не давали эффекта имитационные патроны, которые должны были закрыть нас облаком воздушных пузырьков. Погрузиться на максимальную глубину, которая, возможно, помогла бы нам оторваться от преследования, мы не могли по техническим причинам — не держали клапана, текли сальники и пр.

Какое-то время адмирал следил за нашими маневрами, а затем плюнул и ушел в курилку. И так позорно американцы гоняли нас почти 6 часов! Закончилась эта игра в пятнашки так.

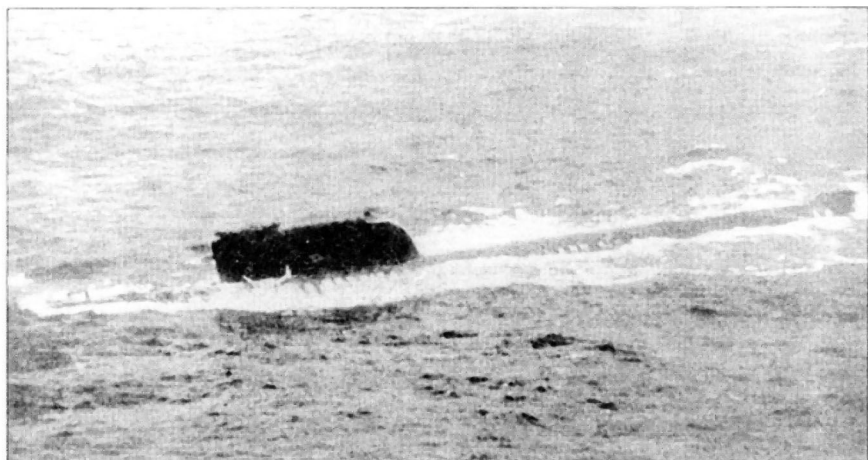
Начальником РТС у нас был лейтенант Петушко. Талантливый, способный офицер. Так вот, он предложил выпустить не один имитационный патрон, а сразу 4, что и было сделано. И вот когда мы уже потеряли всякую надежду на спасение, сигналы гидролокаторов стали уверенно смещаться за корму и вскоре вообще затихли за кормой. Идея отлично сработала, мы оторвались от преследования. Правда, мелькала другая мысль: а может быть, американцам просто надоело нас гонять, зря расходовать топливо? Экипажи всех вертолетов получили необходимую практику? Может, им было просто выгодно оставить нас в радостном неведении?

Больше до самого прихода в базу никаких происшествий не было. За эту автономку мы получили оценку «отлично»!

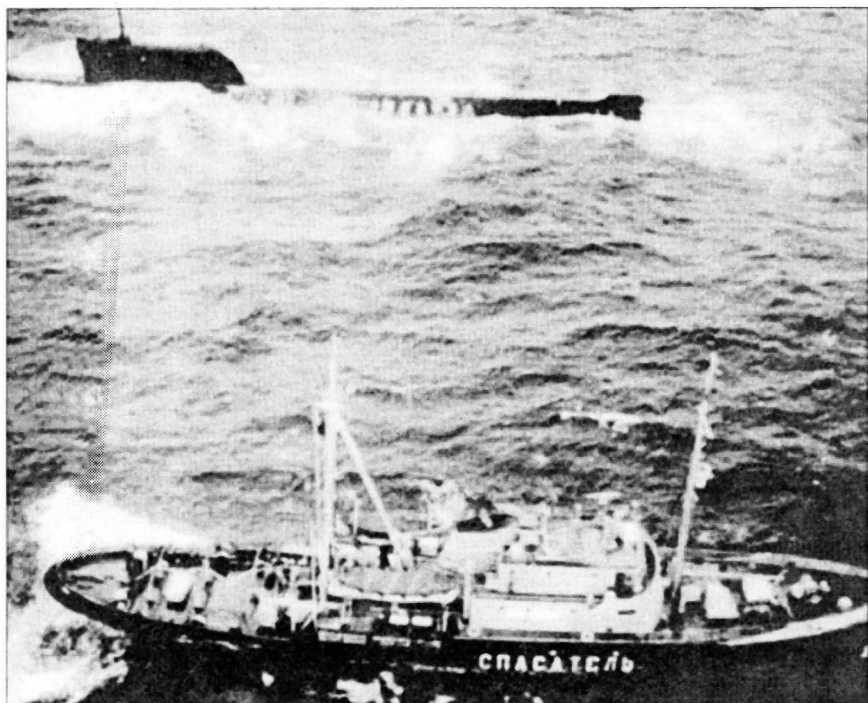


*Командир «К-19» капитан II ранга Кулибаба В.П. и я в штурманской рубке.*





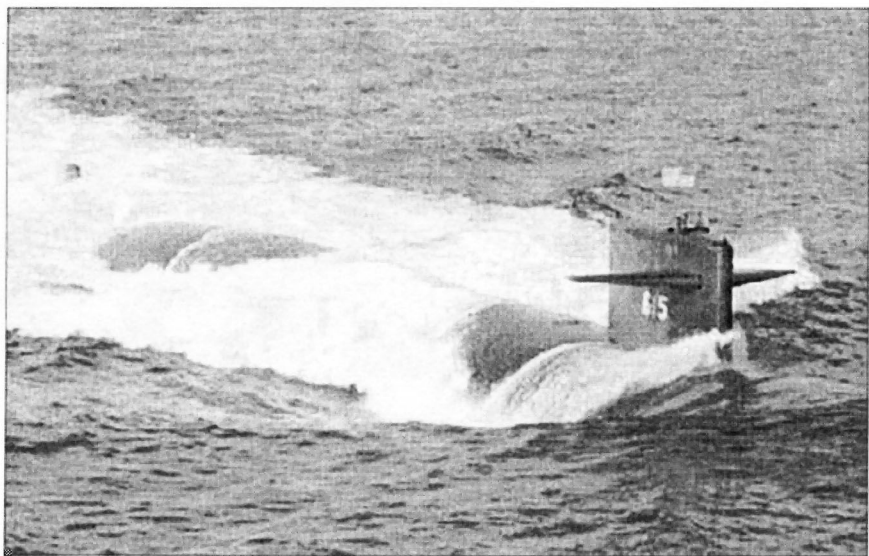
*ПЛ «К-19».*



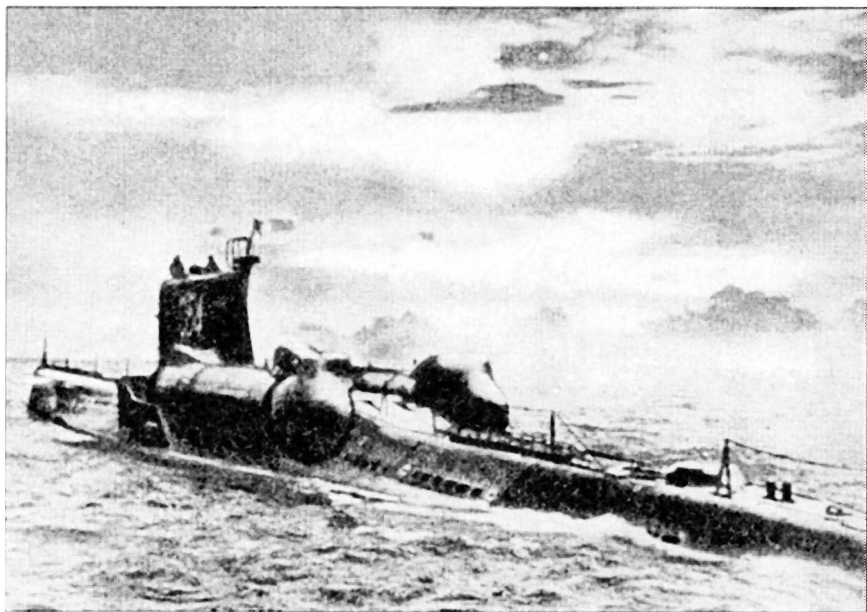
*Эвакуация л/с с «К-19» на «СБ-38» мокрым способом (виден трос идущий с кормы буксира на ПЛ).*



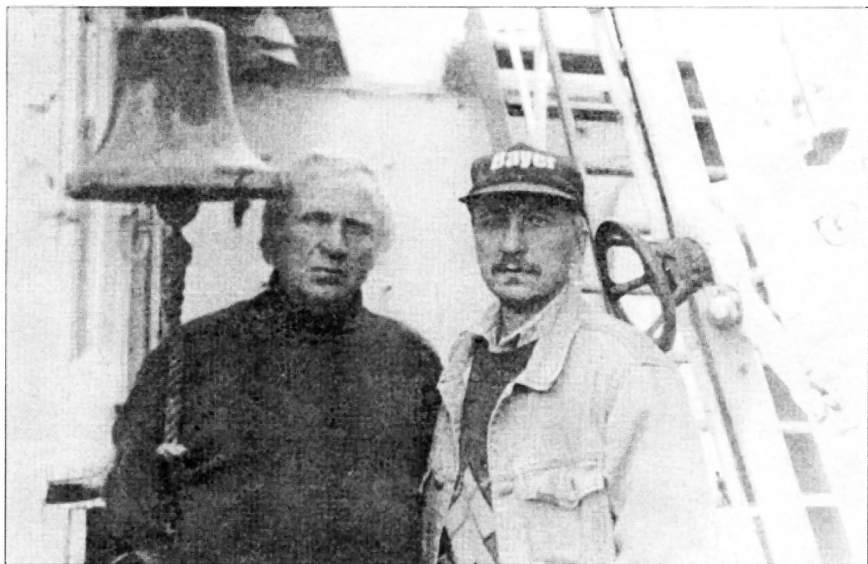
*Сомнений не оставалось — это был авианосец «Эссекс».*



*Американская подводная лодка «Gato». Это с ней мы столкнулись.*



*Дизельная ракетная ПЛ проекта 644.*



*Дизель-электроход «Лименда». Со мной журналист-историк Химаныч О.Б.*



*Вот теперь бороду можно сбрить...*

## **«ПОДАРОК» XXIV СЪЕЗДУ КПСС**

В марте 1971 года меня откомандировали на подводную лодку, которой была предназначена особая миссия. С этой лодки должны были произвести запуск ракеты нового образца. Как было тогда принято, успешный запуск этой ракеты объявили бы подарком родной КПСС, XXIV съезд которой открывался 30 марта в Москве.

Я был включен в состав специальной Государственной комиссии. Председателем этой комиссии был адмирал Жуйко — опытный подводник, человек интересный и своеобразный. Я был очень рад встретить человека, с которым мы, курсанты, познакомились в далеком 1957 году в Сайде-Губе, куда прибыли на стажировку. Помню, я был тогда огорошен, когда узнал, что стоящий на пирсе мужичок небольшого роста, в затрапезном ватнике и матросской шапке, оказывается, начальник штаба бригады капитан 2-го ранга Жуйко. Таковы были типичные странности подводников военного образца.

Моя роль в этой Госкомиссии — штурманское обеспечение ракетных стрельб. Эта ракета, о которой идет речь, была настоящим чудом техники. Во-первых, в отличие от ракет с жидким топливом она была твердотопливной. Это давало ряд пре-



имущества, и главное — простота и безопасность обслуживания.

Насчет безопасности. Мне на забыть один трагический случай, который произошел в Гаджиеве осенью 1971 года. На спецпричал привезли жидкотопливную ракету. Неопытный ракетопогрузочный расчет застропил ее неправильно, и когда крапом ракету подняли и убрали тележку, она рухнула на причал. Корпус ракеты при этом раскололся, и топливо с окислителем вылилось. Три матроса, как я слышал, сразу обуглились. Были и другие пострадавшие. При этом поднялось огромное ядовитое облако ржаво-красного цвета, которое было видно даже из Североморска. В поселке по радио объявили чрезвычайное положение. Ветром это смертельное облако понесло на сопку, где стояли казармы стройбатовцев. Но тех вовремя оповестили, и обошлось все, слава Богу, благополучно.

Во-вторых, эта ракета имела фантастическую дальность по тем временам. В голове не укладывалось, что стрелять должны аж по Камчатке!

В-третьих, фантастическая точность стрельбы. Меня как штурмана поразило то, что ракета во время своего полета сама определяла место по звездам и сама же корректировала траекторию!

Короче, меня просто распирало от гордости, от сознания того, что я тоже причастен к этому предстоящему событию! Создание такой ракеты было настоящим триумфом советской науки и техники. Теперь же требовалось произвести испытание этой ракеты и всех систем при стрельбе с подводного положения. И сдаточная команда и члены Госкомиссии, во главе с адмиралом Жуйко, горели желанием успешно закончить испытания, приурочив это к открытию в Москве XXIV съезда КПСС.

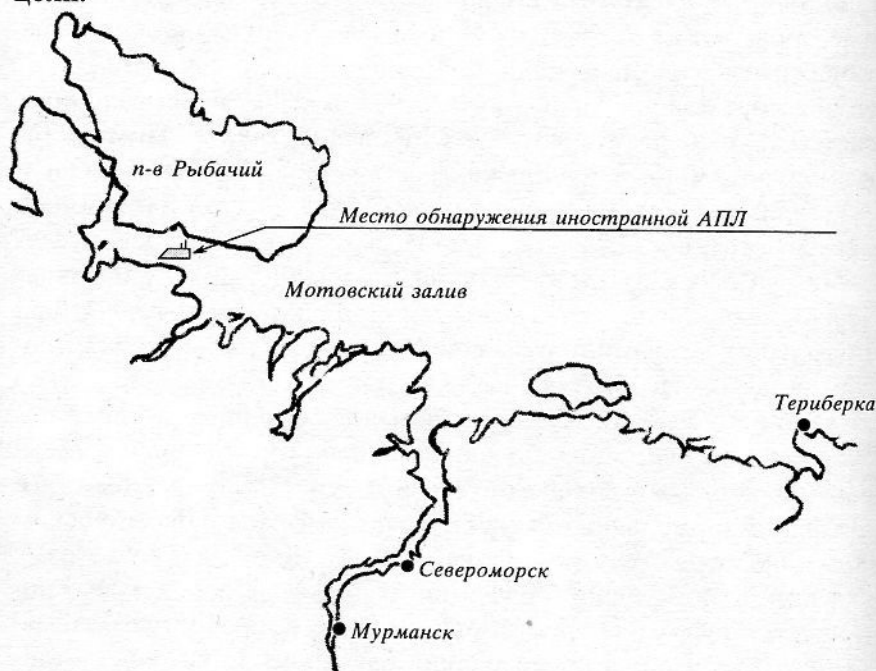
Подводная лодка, с которой должны были произвести запуск ракеты, отличалась от подводной лодки проекта 658 только тем, что имела не один, а два ракетных отсека, т.е. имела не 3, а 6 ракетных шахт. На лодке был знакомый мне навигацион-

ный комплекс «Сигма». Командир лодки — капитан 2-го ранга Ларионов, штурман — капитан-лейтенант Кириллов. Навигационный комплекс был в исправном состоянии, и регламентные проверки не проводили. И хотя время поджимало, до фактического пуска было пока еще далеко. Несколько раз выходили в море для проверки, регулировки и испытаний различных систем. В основном плавали в Мотовском заливе. Помню такой эпизод: мы проходили как раз возле мыса Пикшуев. Я и еще несколько рабочих курили на мостике. Один из рабочих, оказывается, воевал в этих местах, и мы все с интересом слушали его рассказ. Здесь я впервые услышал правду о трагической судьбе нашего десанта на мыс Пикшуев, который был тогда занят немцами. Рассказанная в деталях, эта история произвела на нас сильное впечатление.

Работа на лодке тем временем шла успешно, и через несколько дней был запланирован пробный галс, который должен был закончиться условным пуском ракеты. Если на этом галсе будет все нормально, тогда уже последует галс с фактическим пуском ракеты. Организация работ на галсе была точно такой, как при любой учебной ракетной стрельбе. Прежде всего постоянство курса и скорости; определение поправок гироазимута путем взаимного пеленгования развернутых на берегу теодолитных постов; расчет ухода гироазимута и т.п. Начавшись в Мотовском заливе, пробный галс должен был закончиться в районе Териберки. Во время условного пуска ракеты было выявлено много замечаний технического характера. Мы развернулись и, не всплывая, пошли обратно в Мотовский залив. При подходе к начальной точке галса начали всплытие. Перед всплытием, как положено, прослушали горизонт. Горизонт был чист. Дали команду акустикам обследовать носовые курсовые углы в режиме «Эхо».

И вот тут-то акустики доложили: «По пеленгу... эхо, дистанция... кабельтовых!» Мы с Кирилловым тут же нанесли на карту место этого загадочного источника эхо. Пока раздумывали, что это может быть, акустики доложили, что пеленга на

цель и дистанция начали меняться!? Причем меняться довольно быстро. Мы едва успевали наносить на карту места этой цели.



По серии полученных мест было видно, что цель, описав вокруг нас приличную циркуляцию, быстро пошла на выход из Мотовского залива. Тем временем мы всплыли под перископ и окончательно убедились, что это была иностранная (скорее всего американская) подводная лодка, так как на поверхности моря все было чисто. Дали радио в адрес оперативного дежурного флота, но прошел час, затем второй, затем третий — никакой реакции! И только через 6 часов в штабе флота всполошились и забросали нас радиовопросами: доложить как, где, представить кальку, выписку и т.д. Но, как говорится, было уже поздно...

Мне тогда долго не верилось, что я стал невольным свидетелем такой сверхнаглости американских подводников. Видно,

они тоже с нетерпением ожидали результатов наших испытаний.

Не знаю точно, по каким причинам, но пуск ракеты так и не состоялся. Так что подарок съезду не получился.

## ХРАНЕНИЕ ВРЕМЕНИ

С самых курсантских времен и до выхода на пенсию я был связан с мореходной астрономией. Секстан, хронометр, звездный глобус, таблицы... Вручную, а других способов не было, решены тысячи астрономических задач, и везде требовалось точное гринвичское время, которое на корабле уже сотни лет хранит прибор, называемый хронометром. Основное его достоинство — постоянство суточного хода. Все мореплаватели, начиная с Колумба, только и надеялись на это свойство хронометра, которое позволяло им определять свое место в море. Конечно, ошибки в хранении времени были (проверить хронометр в те времена было невозможно), они, конечно, нарастали пропорционально продолжительности плавания, но с этим приходилось мириться.

В наше время был положен конец этому «безобразию»: точность времени при астрономических наблюдениях, согласно требованиям ПШС (Правила штурманской службы), должна быть не более 0,5 секунды. Для проверки хронометра, т.е. для определения его поправки ( $\Delta_{\text{хр.}}$ ), как известно, служат радиосигналы точного времени. Для надводных кораблей проверить хронометр — не проблема. Этой проблемы для них не было и в те не столь далекие времена, когда радиосигналы передавались



не как сейчас (в начале каждого часа), а всего 2 раза в сутки — в 07.00 и 19.00. Многие об этом, наверно, и не слышали. А вот для подводников, находящихся в подводном положении, особенно когда лодка не всплывает по несколько суток, всегда проблема. Бывают случаи, когда в некоторых районах плавания радиосигналы вообще не слышны. Даже если лодка и всплывает под перископ на сеанс радиосвязи — обстановка, порой, не позволяет долго ждать сигналы точного времени. В таких случаях, когда  $\Delta$ хр. не проверялась по несколько суток, возникают сомнения в точности хранимого времени.

Помню, был такой случай у нас на Дальнем Востоке. Шли учения. Группа из трех подводных лодок нашей бригады прошла Курильские проливы, вышла в Тихий океан. Из-за сплошной облачности только на третьи сутки штурманам удалось взять высоты светил для определения места. Других способов обсервации в то время не было. Первым решил задачу и рассчитал свое место штурман на головной лодке лейтенант Пронин. Когда место нанесли на карту (для чего потребовалась не одна карта), то командира лодки и командира бригады чуть не хватил удар: невязка составляла почти... 180 миль!

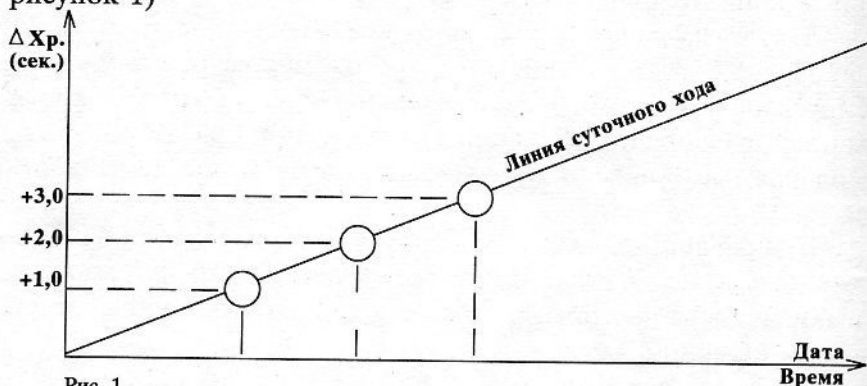
«Этого не может быть!» И Пронина тут же отстранили от должности. Начали разбираться. Первое, в чем заподозрили причину «промаха» Пронина — грубая ошибка в  $\Delta$ хр. Почти полдня ждали тех вышеупомянутых сигналов точного времени (кстати, тогда передавались не 6, как сейчас, а всего 3 сигнала). Слава Богу, ошибки в  $\Delta$ хр. не было. Запросили координаты с других лодок — там тоже невязки почти до 180 миль. В конце концов, разобрались — виновато было Курильское течение. Пронина восстановили в должности, кстати, так и не извинившись.

В дальнейшем судьба еще не раз сводила меня с Юркой Прониным, замечательным грамотным штурманом, любящим свою специальность настолько, что даже своего сына-первенца он назвал Орионом.

Итак, вот с этой неуверенности в знании поправки хроно-

метра все и началось. Не праздное любопытство заставило меня заняться этой проблемой. Посудите сами. Мы всплывали только раз в сутки на сеансы связи. Время этих сеансов обычно не захватывало начало часа, например: 0345-0352. Для того чтобы дожидаться сигналов точного времени нужно было просить командира (причем убедительно просить) задержаться с погружением (в данном примере аж на 8 минут). В конце концов командира это начинало раздражать: «Штурман! Вы же недавно проверили хронометр! Не могу!» и т.д. Я решил «научно» подойти к этой проблеме: сколько суток допустимо не проверять хронометр и, тем не менее, не выйти за пределы требований ПШС + 0,5 сек.? То есть, другими словами, рассчитать допустимую *дискретность* приема сигналов точного времени. В этой статье я постараюсь объяснить суть моих рассуждений и выводов как можно проще и обойтись без формул. Хотя это и обедняет мою статью и достоверность результатов.

Напомню, достоинство хронометра — постоянство суточного хода, т.е. он может «спешить» или «отставать», это не важно, но обязательно с постоянной скоростью. Например, сегодня  $\Delta \text{хр.} = +1$  сек., завтра  $\Delta \text{хр.} = +2$  сек., послезавтра  $\Delta \text{хр.} = +3$  сек. Значит, можно ожидать, что через 10 суток  $\Delta \text{хр.}$  будет равен +10 сек., через 20 суток — +20 сек. и т.д. Очень удобно это представить графически, лучше всего на миллиметровой бумаге (см. рисунок 1)



Соединив полученные точки, получаем линию, наклон которой характеризует суточный ход. С такого графика теперь легко можно снять  $\Delta x_p$  на любое время.

К сожалению, на практике эта линия всегда получается «ломаной» — это результат неизбежных ошибок в определении  $\Delta x_p$ . Чем грубее ошибка, тем больше «ломаность» (см. рисунок 2)

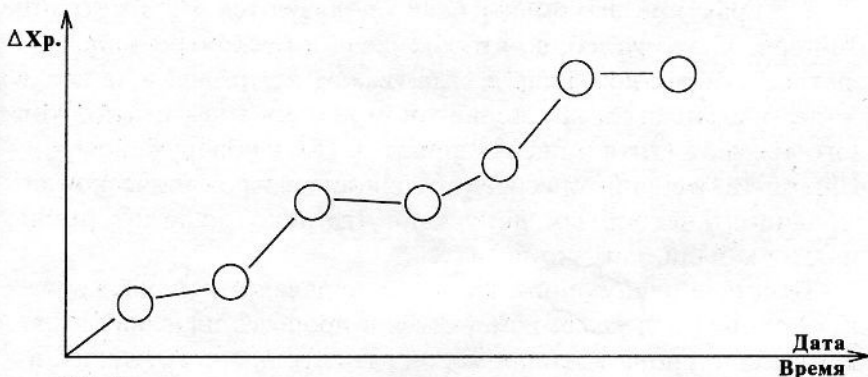


Рис. 2

В этом случае предвычислить поправку хронометра становится не просто, а значит, со временем возрастут сомнения и неуверенность. В этом случае подводная лодка просто обязана всплыть для приема радиосигналов точного времени и проверить поправку хронометра.

Итак, задача штурмана — повысить точность определения  $\Delta x_p$ . В этом случае уменьшится «ломаность» графика, появится уверенность в точности предвычисленной поправки на любую последующую дату. Но как это сделать? Как повысить точность определения  $\Delta x_p$ ?

Секундная стрелка хронометра идет не плавно, а совершает, как известно, полусекундные скачки. И поэтому, если принимать сигналы точного времени, глядя на его стрелку, можно ошибиться на 0,5 секунды. Такой метод определения поправки хронометра считается неграмотным. Согласно ПШС определять поправку хронометра нужно с использованием так назы-

ваемых палубных часов. Секундная стрелка их идет плавно, цена деления шкалы 0,2 сек., и поэтому поправку палубных часов можно легко определить с точностью до 0,1 сек. Затем, произведя сличение с хронометром, можно получить  $\Delta\text{хр.}$  уже с точностью до 0,1 сек.! Как производится сличение палубных часов с хронометром, должен знать каждый штурман. Это не сложно, но требует времени, внимания и аккуратности.

На практике штурманы редко пользуются этим методом. Во-первых, это долго; во-вторых, лень и бесконтрольность; в-третьих, добряк-командир всегда уважит штурмана и на сколько надо задержится под перископом для приема сигналов точного времени (хотя и рискуя при этом быть обнаруженным) — ведь он также заинтересован в точности астрономической обсервации; в-четвертых, допуская, что некоторые штурманы просто забыли, как это делается.

Был еще один вопрос, который не давал мне покоя: может ли суточный ход резко измениться в процессе плавания по каким-либо причинам? Например, из-за глубины погружения, изменения магнитного поля Земли, изменения магнитного поля самой лодки при изменении силы тока в обмотках РУ (размагничивающее устройство), давления в отсеках, вибраций и сотрясений корпуса и т.д. Возможно, такой вопрос возникал и в голове Колумба, но ответа на него в те времена не могло быть. Ему оставалось только надеяться на постоянство суточного хода и молиться Богу, чтобы было так.

Другими словами, я должен был убедиться в том, что никакие причины не смогут изменить постоянство суточного хода хронометра. Если такие случаи имеют место и встречаются довольно часто, то какой смысл заниматься этой проблемой, рассчитывать дискретность?

Для ответа на этот вопрос я решил проанализировать поведение хронометров в автономках по записям в «Журнале хронометров», собранных почти со всех подводных лодок, и не только нашей дивизии (какие только мог собрать). Сразу скажу, что время, затраченное на этот анализ, прошло впустую. Данные,

полученные из этих «Журналов...», я анализировал вышеописанным графическим методом, для чего истратил почти целый рулон миллиметровки. Мне открылся такой бардак, который трудно себе представить. Никто из штурманов вообще не пользовался палубными часами! «Ломаность» графиков была порой такая, что сам черт мог ноги поломать.

Было всего несколько случаев, когда хронометр вдруг неожиданно менял знак своего суточного хода, т.е. всегда, например, «отставал» и вдруг начинал «уходить вперед», хотя остальные хронометры как шли, так и шли. Отчего это происходило — непонятно. Короче говоря, извлечь из этого анализа что-либо полезное было невозможно. В свое время я по этой проблеме (хранение точного времени на подводных лодках) написал статью для Морского сборника с применением формул, математических расчетов, и все как полагается. Редакция направила мою статью флагманскому штурману Северного флота капитану 1-го ранга Яковлеву для рецензирования.

Но так как флагманский штурман флота в первую очередь отвечает за службу времени, то упоминание в моей статье о грубых замечаниях в этой службе на подводных лодках (о чем я не мог не упомянуть) явилось не просто маленьким камешком, брошенным в его огород, а настоящим булыжником. Он не мог допустить, чтобы этот позор, творящийся в его ведомстве, стал известен всей стране. Статья по какой-то надуманной причине так и не была опубликована, а так как ничто человеческое, в том числе и подлость, не было чуждо Яковлеву, он на этом не успокоился.

Однажды он неожиданно прибыл к нам на лодку. Мы тогда стояли с каким-то ремонтом в Росляково. При чем прибыл еще до проворачивания, когда, как принято на флоте, проверяют часы в отсеках.

Сразу пошел по отсекам с проверкой. Затем взялся проверять «Журнал хронометров», на мои «научные» графики даже не стал смотреть. Короче говоря, демонстративно, не принимая во внимание мои объяснения, «накопал» столько «грубых»



замечаний, что впору меня ставить к стенке. Перед уходом сказал нашему начальнику штаба: «Неповадно будет статьи писать!»

Но я мужественно продолжал свои исследования. Вернемся к нашим графикам. Теперь, когда поправки хронометров стали определяться с точностью до 0,1 сек., «ломаность» линий суточного хода практически исчезла. Только когда линия суточного хода стала практически прямой, стало возможным предвычислять поправку хронометра на много суток вперед с неплохой точностью. Расчеты, которые я, как условились, не привожу, показывают, что можно, не превышая норматив ПШС 0,5 сек., уверенно предвычислять поправку хронометра за 10 суток. Если на лодке имеется 3 хронометра, то точность хранимого времени повышается и соответственно дискретность увеличивается до 15 суток. За эти данные я ручаюсь.

Как на практике реализовать преимущество наличия трех хронометров? На какое-то, намеченное заранее, судовое время определяем по графикам поправки каждого хронометра  $\Delta x_1$ ,  $\Delta x_2$ ,  $\Delta x_3$ . Проведя сличение палубных часов с первым хронометром получаем, что поправка палубных часов, например, равна  $\Delta пч_1 = +1,2$  сек. При сличении палубных часов со вторым хронометром  $\Delta пч_2 = +1,8$  сек. При сличении с третьим хронометром  $\Delta пч_3 = +3$  сек. Очевидно, что наиболее вероятной поправкой палубных часов будет средняя из трех:

$$\frac{\Delta пч_1 + \Delta пч_2 + \Delta пч_3}{3} = \frac{1,2 + 1,8 + 3}{3} = + 2 \text{ сек.}$$

С этой поправкой можно смело заниматься астрономическими наблюдениями даже если хронометры не проверялись почти 2 недели.

Во время анализа графиков я столкнулся с непонятным вначале явлением. Если наблюдения продолжать достаточно долго (например, более 30-40 суток), то известная нам линия суточного хода превращается в синусоиду, с небольшой, но все-таки заметной амплитудой (см. рисунок 3)

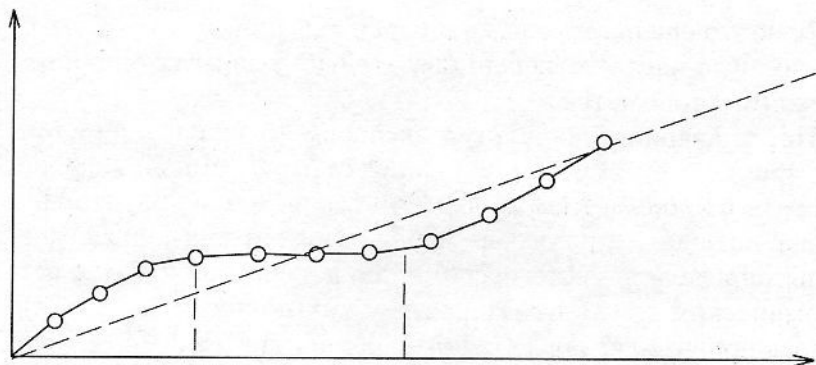


Рис. 3

Колебания (волны синусоиды) эти возникли явно не из-за ошибок  $\Delta\text{хр.}$  — это видно из графика. Напоминаю, что график строился по данным  $\Delta\text{хр.}$ , определяемых с максимальной точностью до 0,1 сек. После долгих раздумий я обратил внимание, что максимальные амплитуды этих колебаний приходятся как раз на даты, когда небесное склонение Луны имело максимальное значение, т.е. Луна создавала какое-то гравитационное поле, влияющее на колебания маятника хронометра. Проверить эту гипотезу мне не удалось. Вскоре мы пошли в автономку на «К-19». Автономка эта, как известно, закончилась трагически. Остатки экипажа после аварии расформировали кого куда. Я попал на берег — в Северодвинский учебный отряд. Готовил штурманских электриков по НК «Сигма». Я хотел продолжить работу с хронометрами (условия для этого были идеальные), но... не было самих хронометров, и достать хотя бы один хронометр мне не удалось.

В этой автономке я проверил на практике свои выводы. Эти выводы оправдались.

Сейчас, когда появились электронные часы, идущие с идеальной точностью, которые не надо заводить один раз в сутки, причем в одно и то же время, соблюдая при этом условие постоянства температуры, моя статья и выводы вряд ли пригодятся. Хотя в случае, когда на лодке пропадет электропита-

ние (как это случилось с нами во время аварии) и погаснет таб-  
ло этих чудо-часов, я уверен: обязательно вспомнят о простом  
надежном хронометре.

После аварии я продолжал эксперимент с хранением точ-  
ного времени. К тому времени на лодке было темно и холодно.  
Работать с хронометром приходилось с помощью электрофо-  
нарика, но знание точного времени позволяло мне до последне-  
го дня определять место беспомощно дрейфующей лодки аст-  
рономическим способом. Перед тем как покинуть лодку, мне  
удалось принять сигналы точного времени по УКВ. За 49 дней  
ошибка в хранении точного времени составила 0,7 секунды!

## ЕЩЕ РАЗ О ТРАГЕДИИ «ХИРОСИМЫ»

Прежде небольшое вступление. На дизельных подводных лодках 613-го проекта самой типичной, наиболее часто встречающейся неисправностью в их длительных походах был выход из строя воздушной захлопки РДП. Из-за того что прогорала уплотнительная резина и нарушалась герметичность, лодка не могла погружаться. Как известно, именно из-за этой неисправности погибла «С-80»\*. Что делать? В этом случае лодка всплывала посреди океана, на палубу выходили мотористы во главе с механиком и, рискуя быть смытыми за борт, устраняли неисправность. Кстати, именно в такой обстановке погиб механик Федор Косоногов — его смыло за борт, и спасти его не удалось. Те, кто служил на Камчатке, знают этот случай. А в своих статьях журналисты, захлебываясь от восторга, описывали «героизм и самоотверженность, присущие советским морякам-подводникам, которые по пояс в ледяной воде...» и т.д.

В таком же мажорном ключе написаны статьи В.Заварина и Н.Черкашина об аварии на «К-19». Все там правильно, при-

---

\*Ракетная ПЛ «С-80» (проект 644) затонула в январе 1961 года в Баренцевом море. Ее искали 7 лет. В июле 1969 года «С-80» была поднята на поверхность в результате уникальной спасательной операции.

даться не к чему. Но почему ни слова об истинных причинах этой аварии? А причины были! Их породила та затхлая морально-политическая обстановка в стране и на флоте, которую после стали называть «застоем». Именно на 1972 год, когда произошла эта авария, приходился пик застоя — эпохи сплошного очковтирательства, замалчивания недостатков, восторженных рапортов, вызванных безграничным господством КПСС. Инакомыслие и все, что не вписывалось в линию партии, жестоко пресекалось. В такой обстановке командиры боялись доложить правду о состоянии дел на лодке! Впрочем, говорят, был один такой командир, который честно доложил, что лодка не готова к выходу по ряду причин — негерметичны отсеки и т.д. Его обвинили в трусости, отстранили от должности. Прислали более покладистого командира, и через три дня лодка ушла в автономку.

Власть заместителя командира по политической части фактически была выше власти командира подводной лодки. Вот один характерный пример: несколько дней перед автономкой мы ждали ясного неба, для того чтобы провести регламентные проверки АНС «Сегмент».

Мы — это астронавигационный расчет и береговые специалисты-теодолитчики. Но сплошная облачность и снежные заряды не давали такой возможности. Наконец появились признаки улучшения погоды. Небо очистилось, вот-вот появятся звезды. Надо было не мешкая начинать работу, на которой присутствие штурмана (я думаю, это понятно всем) необходимо.

Но как назло зам объявил партийное собрание. Я почти со слезами на глазах упрашивал, чтобы разрешили не ходить на собрание, но командир (это был еще прежний капитан 2-го ранга Логинов) ответил: «Я не имею права(!) вас отпустить». И это командир, который лучше всех понимал важность этой работы.

Именно ненормальная морально-политическая обстановка, когда здравому смыслу противостоит партийная демагогия с ее туманом высшей целесообразности, способствовала появ-



лению *слабых звеньев* в подготовке экипажа. Именно здесь кроется причина аварии «К-19».

Впрочем, все по порядку.

С уходом с лодки командира капитана 2-го ранга Логинова встал вопрос о его замене. Было две кандидатуры — капитан 2-го ранга Кулибаба и еще один (фамилии не помню). Тот, другой, был более опытным и грамотным подводником, чем Кулибаба, но он часто дерзил заму и как порядочный офицер не скрывал своего презрения к этой категории людей. Кулибаба был вежливый, тихий, с открытым лицом, располагающим к общению. С замом Кулибаба всегда соглашался, не дерзил. Рядом с ним зам чувствовал себя более значительной фигурой. Итак, слово политработника было решающим: командиром К-19 был назначен пусть менее опытный, но зато покладистый, Кулибаба.

В этой автономке, закончившейся трагически, «нянькой» к Кулибабе был приставлен капитан 1-го ранга Нечаев — зам командира дивизии по БП. Эта практика назначать «старших», живущая, кстати, до сих пор, на мой взгляд, является грубейшим нарушением принципа единоначалия — важнейшего принципа военной науки. Особенно странным является то, что в случае чего «старший» ни за что не отвечает, а отвечает за все командир. Присутствие «старшего» на борту унижает командира, психологически давит на него, сковывает инициативу и действия. Кулибаба не был исключением, и это в дальнейшем сыграло свою негативную роль. Это был его первый «самостоятельный» поход.

Другое слабое звено: вахту в 9-м отсеке нес матрос Кабак. Хотя по специальности этот низкорослый, плюгавый клопец был турбинистом, но почти всю свою службу был вестовым в кают-компании («гарсоном»). Так как народу не хватало, его с «гарсонки» сняли, и в поход он пошел по специальности, хотя уже все забыл и даже не участвовал в тренировках по борьбе за живучесть. Его зачетный лист был сплошной «липой», но не срывать же автономку из-за этого!

Были и другие слабые места. Это ряд замечаний по технической части. Не срывать же автономку, например, из-за того, что кормовые переборки небыли герметичны. А на счет того, что не герметичен трубопровод системы гидравлики, что там установлен временный бандаж я, например, не знал, хотя был на всех «планерках». Очевидно, этот момент не афишировался в присутствии на планерках Нечаева. Еще не много и все слабые моменты в подготовке нашего экипажа, как по закону подлости, сойдутся в одно время и в одном месте.

Наступило утро 24 февраля 1972 года. Северная Атлантика. Мы возвращаемся в базу. Идем на заданной глубине. Дверь штурманской рубки открыта и мне слышно как в Центральном идет обычная «травля». Настроение у всех приподнятое, все немного расслабились и бдительность притупилась.

Время 10.32. Визгливый сигнал «Каштана» из 9-го отсека: Кабак: «Центральный! Разрешите пустить вентилятор? Вахтенный механик (недовольным тоном, его лицо еще продолжало смеяться и не приняло соответствующее выражение): «В чем дело?» Кабак что-то бормочет невразумительное. Вахтенный механик: «Разберись, потом докладывай!» и выключил тумблер. Может быть, потому что был увлечен «травлей», он не уловил тревожной интонации в докладе Кабака. Мне, во всяком случае, это показалось. Через 3-4 минуты снова «Кабак: «Центральный! Разрешите пустить вентилятор?» и почти сразу же раздался его истошный крик: «А-а-а...!» Все поняли, что случилось что-то страшное. Сразу же объявили аварийную тревогу. Командир БЧ-5 Миняев сел на «Каштан»: «Девятый, девятый? Что у вас случилось?», но никаких докладов из 9-го так и не было. О том, что там пожар ЦП узнал, по-моему, по докладу из 8-го отсека.

Кулибаба, как и всякий человек в подобной ситуации, был растерян. Довольно долго вникал в обстановку, тем более, что она действительно была неясной и почти, как курсант, с надеждой не подсказку посматривал на Нечаева. Но Нечаев стоял в сторонке и демонстративно молчал. Я еле сдерживался, чтобы

не подсказать им, что надо срочно всплывать. Наконец, Кулибаба, получив молчаливое одобрение Нечаева, решился всплыть. Вместо того чтобы пулей выскочить на поверхность, коль уж решил всплывать, начал действовать как «положено»: «Акустик! Прослушать горизонт!» «Горизонт чист» и т.д. Наконец, всплыли. Осталось только отдрать верхний рубочный люк и вот он свежий океанский воздух. Но не тут-то было, люк не отдраивался! Как по закону подлости повторилась типичная история, кремальеру люка поджали еще там, на глубине, чтобы не капала просачивающаяся забортная вода. Делать это категорически запрещается, так как и без того люк был прижат «диким» забортным давлением. Теперь отдрать люк при всплытии лодки на поверхность усилиями одного человека (обычно люк отдраивает сам командир) практически невозможно, так сильно прижата к поверхности комингса уплотнительная резина люка. В таких случаях ничего не остается делать, как снова погружаться и уже там, на глубине, ослаблять поджатие кремальеры и только после этого всплывать.

В нашем аварийном случае этот вариант был неприемлем. Шло время, но кремальера люка не поддавалась, хотя в ход пошла кувалда. Не могу себе простить, что слишком поздно мне в голову пришла идея, которую я предложил Кулибабе — подняться на мостик через шахту радиосекстана. Люк шахты открыли (гидравлика еще работала) и первым на мостик поднялся помощник командира Лазукин. Теперь стали орудовать кувалдами и снизу и сверху. На помощь Лазукину поднялся начальник РТС (радиотехническая служба) лейтенант Петушко. Он то и увидел, что впопыхах Лазукин лупил кувалдой не в ту сторону... Наконец неподатливая кремальера развернулась и верхний рубочный люк открыли. Это произошло почти через 1,5 часа после всплытия лодки на поверхность.

Практически вся авария закончилась за эти 1,5 часа. Во всяком случае, самые ужасные последствия — гибель людей, произошли именно за это время.

К сожалению, за прошедшие 30 лет многое стерлось в моей памяти, а дневник, который я тайно начал вести и вел его до прихода в Североморск, загадочно исчез! Там были сведения, записанные по горячим следам, когда люди еще не замкнулись и рассказывали обо всем откровенно. Так что все, что касалось кормы, записано с их слов, а тому, что творилось в Центральном, я сам свидетель.

Почти все, с кем я беседовал, отмечали такую деталь: в 9-м отсеке наблюдался белый туман. Почти уверен, что это тлело масло системы гидравлики, когда попадало на работающий фильтр ФМТ (с температурой 120°C). Откуда взялось это масло?\*

Где-то в середине автономки была обнаружена трещина на трубопроводе гидравлики, как раз в районе жилой части 9-го отсека. На трещину был наложен бандаж. Но полной герметизации достигнуть не удалось, и там за обшивкой масла накапало столько, что было слышно, как оно переливается при дифферентах лодки. В конце концов, оно выплеснулось на фильтр. Сколько времени оно тлело до того, как вспыхнуть — неизвестно. Драгоценное время было упущено. Вот тут и проявилась неподготовленность вахтенного. Все остальные в отсеке спали, а кок, мичман Николаев, был занят своим делом. Наконец кок высунулся из камбуза и сказал Кабаку, чтобы провентилировал отсек. Он думал, что это он надымил, потому что жарил оладьи. А Кабаку и в голову не пришло, что это тлеет гидравлика. Кабак не знал, как и где пускается вентилятор, и пошел в 8-й отсек будить электрика. Тот спросонок послал его... подальше. Кабак вернулся в 9-й. Кок снова заставил его заняться вентиляцией отсека. Кабак опять пошел в 8-й отсек. Возможно, в деталях что-то было не так, но самое главное — снова было упущено время. И только тогда, когда вспыхнула гидравлика и ударил черный факел, Кабак закричал: «А-а-...!» И затем: «Тикайте!» Это все, на что он был способен. Те, немногие проснувшиеся, приняли крик вахтенного «Тикайте!» за команду, разре-

\* После этой аварии в системе гидравлики стало применяться негорючее масло.

шающую покинуть отсек. Но покинуть отсек смогли только те, кто столпился у переборки 8-го отсека. Те же, кто кинулся в корму, сгорели заживо — в 10-й отсек их не пустили. Сгорели и те, кто как спали, так и не проснулись. В 10-м отсеке, как в ловушке, оказались 12 человек.

Проснувшись по аварийной тревоге, зам и доктор со своей сумкой первой помощи направились в корму, и дошли до 7-го отсека. Там они занялись оказанием помощи потерявшему сознание Кабаку. В 7-м отсеке пожара не было, но из-за не герметичности переборок отсек быстро загазовывался. Давлением зажало переборочную дверь между 7-м и 6-м отсеками, и зам оказался в ловушке. Паническим голосом он по «Каштану» передал в центральный, что нужно срочно сравнять давление, чтобы вынести Кабака. Кулибаба знал: выровнять давление — значит, загазовать все остальные отсеки, но послушаться не посмел и дал соответствующую команду. Загудело в трубопроводе вентиляции, и из рожков повалил удушливый воздух, скорее дым. В штурманской рубке на карту посыпалась сажа. Теперь угарным газом травились мы все. Такой ценой стало возможным открыть дверь носовой переборки 7-го отсека. Первым оттуда (повторяю — со слов очевидцев) выскочил зам, а вот лейтенант Хрычиков не выскочил... Все время, пока не потерял сознание, он стремился попасть в свой отсек (он был командиром 10-го отсека). Умер он позже, на мостике, куда мы его с трудом вытащили. Там же умер и другой товарищ (фамилию его, к сожалению, не помню), несмотря на старания доктора.

Всего погибло 28 человек. Правда, в 1-м РДО была указана цифра 26 — это потому, что зам не знал точное количество людей на лодке (!?).

Теперь, когда непосредственная опасность миновала, зам развил бурную деятельность. Он понимал, что наступил его звездный час, что ему за эту аварию ничего не будет. Его одутловатое лицо настоящего алкоголика, сияло, глаза блестели, и весь он был на подъеме. Вот он сам, вышвырнув меня, из штурман-



ской рубки, составляет, шифрует и сам, без командира, подписывает радиogramмы в Москву. Кстати, из Москвы даже поступил недоуменный вопрос: «Жив ли Кулибаба?» Слышу раз, как на мостике шепотом, чтобы никто не слышал, зам говорит Милованову (он был членом нашего партбюро): «Даю такую радиogramму в адрес Главкома: «Провели митинг личного состава. Постановили, что свой долг, как учит КПСС, министр обороны и *лично* Вы, выполним до конца!» Типичный образец партийного очковтирательства. Не сдержался я: «Борис Демьянович, Какой митинг? А совесть у вас есть?» Конечно, этот случай он не забыл.

Все это время лодка стояла без хода. Почему-то быстро разрядилась аккумуляторная батарея. Почему-то не могли запустить ДГ. Не получив никаких указаний, я самостоятельно остановил дорогостоящий навигационный комплекс. Очень скоро на лодке стало темно и холодно. На следующий день начался жуткий шторм. Признаюсь, такого шторма мне никогда раньше не приходилось видеть. Волны периодически накрывали лодку, и трупы тех двоих начинали плавать по мостику. Порой крен достигал таких величин, что кренометр зашкаливало, а лодка, казалось, никогда не выпрямится. Хочу сказать, не без чувства профессиональной гордости, что несмотря ни на что место лодки определялось астрономическим способом до самого последнего дня, когда я, в числе других, был переправлен на «СБ-38».

Возле нашей беспомощно дрейфующей «К-19» стали собираться суда ММФ, Академии наук, было даже болгарское судно. Но чем они могли помочь? Реальный шаг к началу спасательной операции был сделан с приходом «СБ-38» и БПК «Адмирал Дрозд».

После того как шторм немного утих, начались долгие и безрезультатные попытки буксировки и подачи на лодку электропитания. С трудом заведенные буксиры через 3-4 часа, а то и раньше, рвались. Кстати, штатная буксировочная система, предусмотренная конструкцией, показала свою полную негодность.

Завести прочный (и конечно, тяжелый) буксир стало большой проблемой, так как выйти на палубу было невозможно из-за большой волны. Этот печальный опыт буксировки «К-19» был в дальнейшем использован конструкторами, а на всех ранее построенных лодках произведена модернизация АБУ (аварийно-буксировочное устройство). Большая часть экипажа была переправлена «мокрым способом» на «СБ-38», остальная часть — вертолетом на БПК «Адмирал Дрозд». На лодке остались Кулибаба, боцман, командир БЧ-5 и еще несколько человек. Я был удивлен, откровенно говоря, что из моих штурманских электриков никто добровольно не захотел остаться с Кулибабой.

В числе других членов экипажа я покидал лодку «мокрым способом». Выйдя на палубу, я засунул сверток с моими дневниками и «научными» записями за пояс, пристегнулся карабином к тросу, идущему к «СБ-38», и прыгнул за борт.

Это было в марте 1972 года, посреди Северной Атлантики. Холода я не почувствовал, страха никакого не было. Когда меня, полузадохнувшегося, вытащили на палубу «СБ-38», я с ужасом обнаружил, что мой сверток пропал. В растерянности я начал смотреть вокруг — свертка нигде не было. И вдруг — о, чудо! — большая волна, перехлестнувшись через фальшборт, вынесла мой сверток на палубу прямо к моим ногам — это Нептун сжалился надо мной. Забегая вперед, скажу, что он зря старался: через 1,5 месяца все мои бумаги странным образом исчезли. Это было, конечно, делом рук Особого отдела. Знать, наши органы не дремали, а я был слишком наивен и доверчив.

Всех переправленных на «СБ-38» первым делом согрели в ванной; дали выпить спирту и разместили в каютах. Экипаж буксира относился к нам хорошо и приветливо. Особенно мне понравился командир буксира (не капитан, а именно командир) — седой морской волк в звании капитана 3-го ранга, любитель крепкого чая. Именно он обрадовал меня сообщением, что читал опубликованную в «Морском сборнике» мою статью по мореходной астрономии.

Однажды подошли к п/б «Магомед Гаджиев», и командир

попросил у них, если можно, чаю для заварки. Там очень долго копались... Наконец нам вернули герметичный мешок. В нем мы увидели... 4 небольшие пачки чая! «Эх, надо было к американцам обратиться», — пошутил командир.

Как-то вечером мы сидели в кают-компании, и пили чай. Командир буксира включил радиоприемник и поймал «Голос Америки». Бесстрастным голосом дикторша сообщила: «Вторую неделю терпит бедствие советская атомная подводная лодка в районе Ньюфаундленда. Как сообщил нам адмирал... очевидно, на лодке произошла авария энергетического и навигационного комплекса». «Ну уж нет! Навигационный комплекс в порядке», — мысленно возразил я американскому адмиралу.

В далеком Брянске это же сообщение радиостанции «Голос Америки» случайно (конечно, случайно) услышал мой отец. «Слышь, бабка, — закричал он, — чую, что наш Ким там, на этой лодке».

Заключительный успешный этап спасательной операции начался с приходом мощных буксиров «Агатан» и «Бештау», на котором прибыл и возглавил руководство всей операцией зам ГК ВМФ адмирал Касатонов. В это же время прибыли п/б «Магомед Гаджиев» и крейсер «Александр Невский», на котором пришел командир нашей дивизии адмирал Борисеев с несколькими флагманскими специалистами. С приходом Касатонова, строгого и сурового адмирала, эффективность спасательных работ заметно возросла.

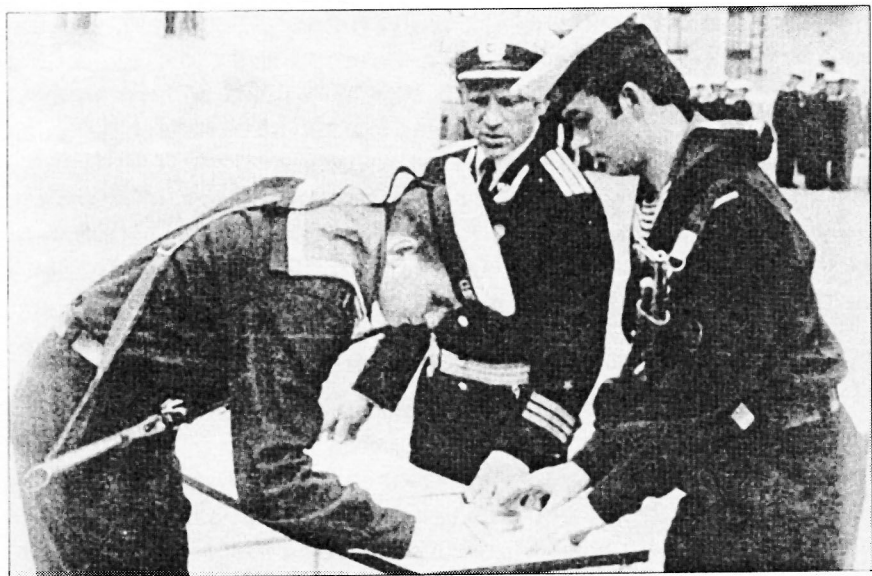
18 марта, после того как освободили «пленников» 10-го отсека во главе с Борисом Поляковым, весь экипаж наконец-то собрался на плавбазе «Магомед Гаджиев». Прошел слух, что Касатонов очень недоволен действиями нашего экипажа и намерен сделать суровые выводы. По его приказу мы все начали писать объяснительные на специальных учтенных листах. Моя объяснительная, в которой я, по штурманской привычке, все события фиксировал по времени, очень не понравилась нашему командиру дивизии адмиралу Борисееву, так как не вписы-

валась в его сценарий доклада Касатонову. Исправить кое-какие моменты в объяснительной я категорически отказался. Эта моя строптивость, а также то, что я отказался сбрить бороду, несмотря на его «прямое указание», вызвали его барский гнев и в дальнейшем сказались на моей судьбе.

Мы уже огибали мыс Нордкап, когда, говорят, Касатов получил секретное радио от Главкома ВМФ Горшкова (лично-го друга дорогого Леонида Ильича), которое резко переменило нашу участь. Весь экипаж, в том числе и я (хотя, как я слышал, Борисеев был категорически против), был представлен к наградам.

Ну а выводы Госкомиссии о причинах аварии на «К-19» засекретили, чтобы никто ничего никогда не узнал.

Прошло 30 лет... КПСС и связанная с ней эпоха застоя, ушли в прошлое. В стране торжествует свобода слова, гласность и право на информацию. Многие изменилось, казалось бы, в лучшую сторону, но... Но осталась главная причина, порождающая ЧП и аварии: где-то там наверху как боялись правды, так и до сих пор не изжита практика замалчивания недостатков. Достаточно вспомнить, как лгали и изворачивались адмиралы при расследовании обстоятельств гибели АПЛ «Комсомолец». А в какой ком лжи превратилась история гибели АПЛ «Курск, когда лгали все — и Командующий флотом со своим начальником штаба, и Главком ВМФ, и Генеральный прокурор, и министры, и правительство? Отсюда следует печальный вывод: за эти 30 лет в принципе ничего не изменилось, а значит, возможны в дальнейшем и новые аварии, и новые ЧП.



*Приведение к присяге.*

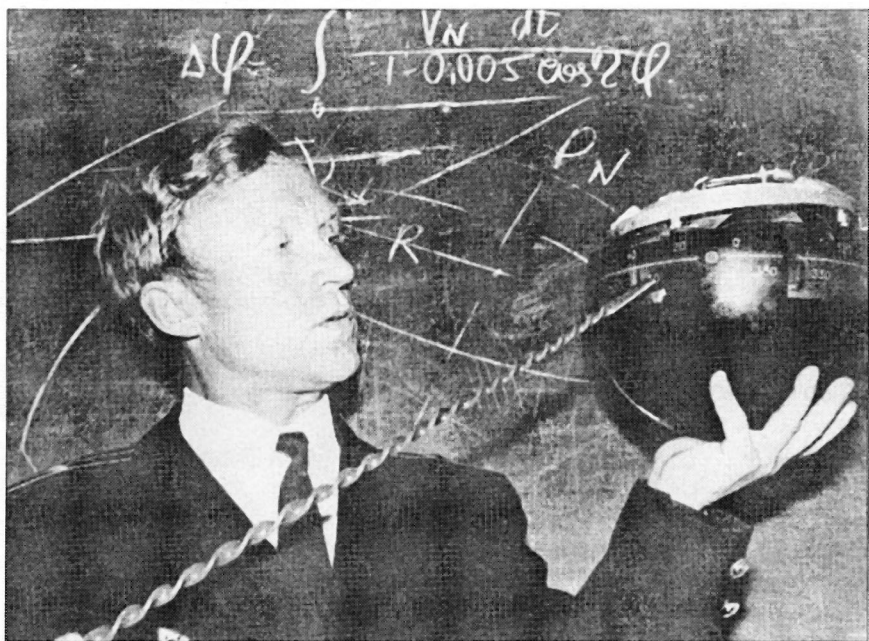


*Практическое занятие с курсанатами.*





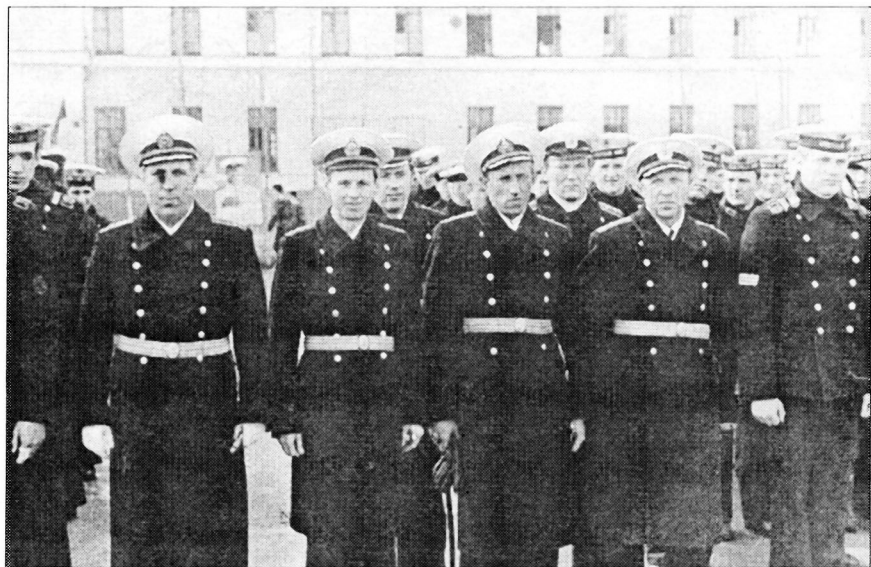
*На шлюпочной базе.*



*Преподаватель спецдисциплины командир взвода.*



*Март 1972 год. Город Полярный. Похороны жертв аварии К-19.*



*Учебный отряд. Торжественное построение.*



*Дизель-электроход «Лименда» старший помощник капитана.*

## СЕВЕРОДВИНСК

После аварии на «К-19» начался сухопутный этап моей штурманской службы. Мне предложили, и я согласился готовить штурманских электриков по навигационному комплексу «Сигма» в Северодвинском учебном отряде подводного плавания. «Командующий остановился на Вашей кандидатуре» — подсластили мне не совсем сладкую пилюлю, и 8 лет, до самого выхода на пенсию, я с увлечением готовил штурманских электриков. Мне пришлось познать и снаружи, и изнутри всю эту «кухню», где из новобранцев готовят матросов. Меня поразило то, что за качество подготовки выпускаемых «специалистов» никто не отвечает и не несет никакой ответственности! Все офицеры учебного отряда (и преподаватели, и комсостав), не говоря уже о политработниках, как правило, подбираются из людей, по разным причинам негодных для плавания. Попав в отряд, они навсегда теряют связь с флотом. И конце концов деградируют настолько, что не представляют, что от них требуется, чего от них ждет флот. Многие офицеры учебного отряда до сих пор считают, что их главная задача — это строевая подготовка матроса, а специальность он освоит на лодке.

И что интересно, командование и в том числе кураторы из

штаба КСФ фактически поощряло эту точку зрения, хотя на словах ратовало за «качественную подготовку специалистов для флота». В итоге на строевые занятия, маршировки на плацу, уборку снега и т.п. уходила львиная доля всего времени, и все 8 лет, что я там служил, мне пришлось бороться с этим перекосом в сторону строевых наук. Впервые в учебном отряде я организовал экскурсии курсантов на атомные подводные лодки; впервые добился, чтобы мои инструкторы и начальники кабинета проходили (пусть и небольшую) практику на плавающих лодках; добился, чтобы мне разрешили командировку в Ленинградский учебный отряд для обмена опытом по подготовке специалистов по НК «Сигма»; ввел практику ежедневных тренировок курсантов на действующей матчасти, и если тренировки срывались, обращался прямо к командиру части. Короче говоря, я готовил штурманских электриков на совесть, а плохо готовить их я не мог. Я знал, что от меня требовалось.

Со своими флотскими манерами и новациями я, конечно, не вписывался в раз и навсегда заведенный порядок службы в учебном отряде, похожий на мышиную возню. Ну и, конечно, возникали трения и непонимание и с политработниками, и с начальником школы. Кстати, фигура начальника школы типична для учебного отряда. Во-первых, он не подводник; во-вторых, **ни одного дня** он не служил на кораблях. А выдвинулся он после посещения Л.И.Брежневым учебного отряда — ему поручили командовать знаменным взводом. Единственный человек, который меня понимал и поддерживал и, по сути, был моим единомышленником, это командир учебного отряда капитан 1-го ранга Заир-Бек. Кстати, в настоящее время, когда всерьез говорят о профессиональной армии, учебным отрядом подводного плавания командует не подводник и даже не моряк, а ... сухопутный полковник («сапог», как говорят на флоте). В общем, приехали, дальше некуда...

В Ленинградский учебный отряд я ехал с большим желанием перенять их опыт. Я опасался, что, впервые взявшись за под-



готовку специалистов по «Сигме», возможно, что-то упускаю, что-то делаю не так и пр.

Опасался я напрасно. Более того, был разочарован. Я просто не ожидал, что можно так формально и бездушно относиться к этому делу. Во-первых, курсантов к технике почти не допускали. Их кабинет, где располагались системы комплекса, был «отличным».

Им заведовали матерые пузатые мичманы и следили, чтобы курсанты там ничего не натворили. Если у меня каждый курсант по несколько раз запускал и останавливал гироазимут, гировертикаль и гирокомпас, то там нет: мичман сам запустит, остановит — и все, хватит!

А еще мои курсанты фактически(!) вели графики разности курсов (это им обязательно придется делать на лодке при ракетной стрельбе); определяли уход гироазимутов; вводили поправки. Еще меня буквально коробило то, что ленинградским курсантам давали устройство подводной лодки не атомной (на которых только и есть НК «Сигма»), а дизельной 641-го проекта! Я просто не ожидал такого очковтирательства.

В разговоре с командиром роты я вначале поразился его безразличию, а потом понял: служба в Питере особая, и он просто устал. То обеспечить курсантов на съемки фильма, то обеспечить рослых (не ниже 175 см) на торжественное мероприятие, то Почетный караул в Смольном и т.д. — какое уж тут качество подготовки специалистов. Вот такая была обстановка. Не думаю, что она улучшилась. Об этом говорят непрекращающиеся ЧП, аварии и трагедии.

Я перебираю наши групповые фотографии разных выпусков и вспоминаю каждого из них. Были настоящие умницы, были и неисправимые тупицы, но в каждого из них я вложил частицу самого себя. Все они из простых семей — костяк «рабоче-крестьянского флота». Ни одного сынка не то что министра, но даже захудалого директора не было. Впрочем, были исключения.

В далеком 1958 году, когда я служил в Конюшках, у нас на лодке был электрик-матрос Найманов. Наглый молодой лодырь, с которым старшины не знали, что и делать. И вдруг оперативный дежурный получает телефонограмму: «Матроса Найманова демобилизовать. Командующий ТОФ адмирал Амелько». И только потом мы узнали, что матрос Найманов был сыном Первого секретаря Коммунистической партии Казахстана.

Был еще один случай. В моем взводе штурманских электриков был сын какого-то начальника из Москвы. Когда он приезжал по своим делам в Архангельск, то заезжал проведать сына. На проходной его встречал сам командир части капитан 1-го ранга Заир-Бек. Мать этого курсанта (жаль, что не помню его фамилию) встретила со мной и стала просить, чтобы я оставил его инструктором и не отправлял на флот. Я ей сказал, что с удовольствием оставил бы его инструктором как способного отличного курсанта, но он сам категорически против и желает служить на флоте. На том и расстались.

И еще был случай как исключение из обычного порядка.

Я дежурил по школе в учебном отряде. Помощником у меня был курсант Овсепян. Мы разговорились. Оказалось у него отец Председатель Совета Министров Армянской ССР. Он пытался поступить в какое-то летное училище, но провалил экзамены, и его направили дослуживать к нам. Дома в Ереване у него собственная «Волга» (!), и вообще скоро его отсюда папа вытаскивает. И действительно, скоро он куда-то пропал. Я спросил из любопытства у мичмана из строевой части, куда направили курсанта Овсепяна из 5-й роты. «А вам зачем?» — сразу насторожился мичман и ничего мне не ответил, а я еще раз убедился, что у нас в стране не все благополучно с нашей коммунистической моралью.

*Еще одно последнее сказание —*

*И летопись окончена моя...*

Летом 1981 года, прослужив в ВМФ таким образом 28 лет, я уволился в запас на «заслуженный отдых». И «отдыхал» я аж 19 лет в морском цехе Северодвинского завода, плавая на разных судах на разных должностях: от матроса до капитана.

Город Архангельск  
ВЫДАН  
29 мая 1984



СССР  
Министерство морского флота

**ДИПЛОМ № 59/1984**

На основании Кодекса Торгового мореплавания  
Союза ССР настоящий диплом на звание

штурмана дальнего  
плавания

выдан: Костину  
Виктору  
Григорьевичу

родившемся 27 числа  
сентября месяца  
1935 года



М. П.



Подпись владельца

# ОГЛАВЛЕНИЕ

Начало .....	3
Владивосток. Бухта Улисс .....	19
Бухта Конюшкова .....	33
Невезучая С-390 .....	54
Магадан. Камчатка .....	61
Дилетанты .....	86
Ну, Федор, погоди .....	92
История двух столкновений .....	98
История одной автономки .....	108
Подарок XXIV КПСС .....	125
Хранение времени на ПЛ .....	130
Еще раз о трагедии Хиросимы .....	139
Северодвинск .....	154

**Костин Ким Павлович**

# **ЗАПИСКИ ШТУРМАНА АПЛ К-19**

© Костин К.П., 2002

Фото из архива автора  
и сайта [www.submarine.id.ru](http://www.submarine.id.ru)

---

Формат бумаги 60 x 84 1/16 Печать офсетная  
Физ. печ. л. 10,0. Усл. печ. л. 9,3. Тираж 500 экз. Заказ 3472.

---

ОАО «Северодвинская типография»  
г. Северодвинск Архангельской области, ул. Южная, 5



