

Группа кораблей ВМФ СССР в течение семи месяцев находилась в экваториальной Атлантике. Сообщений об этом в Mass media не встречал, только упоминания¹. Представляю события так, как они у меня сохранились, без правки их по открывшимся источникам². Время что-то исказило, стерло, что-то сразу воспринял не так, но так это помню и понимаю сейчас. Повествование сие — это просто напоминание о походе кораблей, состоявшемся 50 с лишним лет назад.

АПЛ (атомные подводные лодки) Северного флота несли боевую службу (или патрулирование) у берега вероятного противника на коммуникациях, связывающих США с Западной Европой, в местах военных конфликтов предполагаемых или реальных, таких как Средиземное море на тот момент. Длительность перехода в район боевой службы (БС) и обратно при ограниченном моторесурсе первых АПЛ достигала трети времени из 50-60 суток автономного плавания. А возвращаться на базу для ремонта и отдыха совершенно необходимо, так как отказ оборудования всегда имел место.

К тому же, Северный флот как бы заперт у себя в бассейне, поскольку для выхода в Атлантику необходимо пройти между Фарерскими островами и норвежским побережьем, где силами НАТО с целью обнаружения нашего перемещения все было перекрыто различными средствами и контролировалось. Незаметно преодолеть такой «барьер» было сложно, приходилось изощряться в приемах его преодоления.

* Очерк публикуется к 120-летию создания Флотилии Ледовитого океана — предшественнице советского (ныне российского) Краснознаменного Северного флота. Флотилия базировалась в городе Александровске (ныне Полярный). В Первую мировую войну флагманом флотилии являлся героический «Варяг», выкупленный царским правительством у Японии.

Поход кораблей Северного флота в 1967 г. в Атлантику имел кодовое название «Прилив» или ЭЭОН-67. Задачей экспедиции была проверка возможности ремонта подводных лодок силами экипажа и ремонтными службами непосредственно в море, вблизи района БС. Так базирование лодок переносилось из района постоянной дислокации к району несения БС, что кардинально сокращало переходы и проблемы, с ними связанные. Появилась возможность оперативного реагирования на изменение международной обстановки. Однако, возникали новые проблемы, такие, как материально-техническое снабжение группировки, обеспечение судоремонта, отдых экипажа и пр. Руководил экспедицией адмирал флота Владимирский Л. А.³ В ее состав входила АПЛ под командованием капитана 2 ранга Петра Федоровича Шарова, тактический номер К-128; две дизельные лодки типа «Буки» (большие); плав-база; плавучий склад вооружения⁴; небольшое гидрографическое судно. К снабжению привлекались танкеры ВСГ (вспомогательные суда и гавани).

Лодка К-128, проект 675, относилась к первому поколению АПЛ, была спроектирована для противодействия авианосцам, то есть «охотником» за ними, а также могла поражать объекты на территории противника. Вооружение, помимо торпедного,— 8 крылатых противокорабельных ракет типа П-6, расположенных горизонтально в контейнерах в надстройке. Ракета после пуска поднималась на определенную высоту (делала горку), захватывала цель и только тогда опускалась к поверхности океана и шла над ней к цели. Дальность полета ракеты — 500 км, система наведения и сопровождения ракет «Парус» была новой разработки. Существенным недостатком лодки была ее шумность⁵, надводный старт ракет подразумевал полное всплытие, поднятие контейнеров в положение для стрельбы и была необходимость сопровождать ракету с момента пуска до захвата ею цели, то есть существенно нарушалась скрытность. АПЛ входила в состав 7-ой дивизии 1-ой флотилии (и, возможно, второй бригады) атомных подводных лодок и базировалась в губе Западная Лица, бухта Малая Лопатка. Серия этого проекта была самая большая по числу выпущенных единиц по сравнению с сериями других проектов; К-128 была предпоследней в серии из построенных в Северодвинске на заводе «Севмаш», последней была лодка командира Шеховцова⁶.

В походе на плавбазе находился подсманный экипаж АПЛ, возглавляемый капитаном 2 ранга Г. П. Онопко, ремонтная команда. Лодка после БС швартовалась к плавбазе для ремонта, пополнения запасов и смены экипажа. На время похода на юте плавбазы размещался вертолет серии «К», который проходил обкатку в морских условиях как противолодочное средство. В экспедицию входила медицинская группа⁷ из ленинградской Военно-Медицинской академии, которая по выборке из личного состава (л/с) К-128 изучала влияние длительного пребывания в море на человека и была в первой автономке на борту АПЛ. Обследование проводили регулярно, последнее обширное на оборудовании⁸ госпиталя в Западной Лице после возвращения.

ПОДГОТОВКА К-128

Замысел экспедиции, возможно, зрел давно, но предположу, что материальная подготовка началась с момента закладки (начала строительства) К-128 (29.10.1964 г.). Эксперимент решили проводить на новом корабле, что вполне понятно. Но, возможно, это была ошибка. Было бы лучше, если бы корабль предварительно был обкатан в двух-трех автономках для выявления всех проблем с оборудованием. Подготовку экипажа и корабля к походу можно разбить на 4 этапа. Это подготовка л/с БЧ-5 (Боевая часть № 5 — электромеханическое подразделение экипажа) в Обнинске, приемка корабля от промышленности в Северодвинске, ввод корабля в состав Северного флота в месте базирования, непосредственно подготовка к походу.

Капитан второго ранга Шаров П. Ф. сам формировал экипаж. Во всяком случае, он в июне 1965 г. прибыл в Кронштадт, где в учебном отряде подводного плавания

(учебке), в/ч 09990, в школе № 2 отобрал нас 15 человек⁹. Это электрики, турбинисты, трюмные — рядовой состав (должности на корабле старшинские). Поскольку экипаж формировался под новый корабль, то у нас не было специалистов последнего года службы, как обычно на корабле. Подготовка к походу около двух лет проходила почти постоянным составом, что очень поспособствовало как построению процесса обучения, так и сплочению коллектива. В конечном итоге удалось сформировать экипаж, который отмечали как грамотный и слаженный на всех этапах подготовки к походу. Несомненно, это заслуга Шарова П. Ф. и всего офицерского состава. Я не помню равнодушного или формального отношения к своим обязанностям со стороны командования экипажа.

Путь из Кронштадта в Обнинск шел через подмосковный полуэкипаж в Тушино. Там нас, в целях конспирации, переодели в общевойсковую форму. Там же соединились с ранее сформированной частью БЧ-5.

Учебный центр ВМФ по подготовке плавсостава атомного подводного флота (спецшкола старшинского состава), в/ч 27013, возглавлял контр-адмирал Осипенко Л. Г.¹⁰ В центре мы изучали устройство и оборудование проекта 675 (в учебке в Кронштадте 627 пр.), несли вахту на специальных стендах, разработанных и изготовленных силами центра. В центре было два реактора, вынесенных за город. В работе был реактор с водяным теплоносителем. Была полная корабельная схема: реактор, парогенераторы, турбина, генератор. Со станцией управления генератором познакомилась, но на ней не работали. Там была своя эксплуатационная команда. Мы только наблюдали. На объектах в Обнинске был серьезный радиационный контроль, которого не было далее по службе (его попытались ввести, да не получилось).

Жизнь в Обнинске была насыщенная, и для этого все было. В бытовом плане все нормально. Лето, средняя полоса России. Река Протва. При всем неоднозначном понимании и отношении к советскому периоду, надо заметить, что досугу уделялось большое внимание. Совместные мероприятия сплачивали коллектив не только в профессиональном плане. В свободное время были выезды на природу, загорали, купались. На реке Протве соревновались в плавании¹¹ и гребле на шлюпках, играли и устраивали турниры в баскетбол, волейбол, штанга и спортивные снаряды, библиотека были в нашем распоряжении. Командир 2 дивизиона капитан-лейтенант Юрин, родом из Москвы (Тушино), организовал поездку в Москву и провел ее с обширной программой, которая включала Кремль, мавзолей, ВДНХ. Перед заездом в Москву на квартире его родителей переоделись в морскую выходную форму, поскольку военные билеты у нас были ВМФ.



Обнинск. После вручения медали «20 лет Победы в ВОВ». Слева направо. Стоят: управленец из группы управления реактором; не помню; помощник командира корабля капитан 2 ранга Поливода; капитан 2 ранга Шаров П. Ф.; Щербак Василий; возможно, Широков; мичман Чекин Василий; Хирный Н. Сидят: Осенин Лев; Авраменко Олег; Ушаков Анатолий; Рудай Петр; Белец Ал.; Черняков Н.

В сентябре 65-го сдали экзамены. БЧ-5 по результатам экзаменов получила хорошие отзывы от руководства центра. Сдав свой экзамен, я невольно присутствовал при разговоре членов комиссии. Был небольшой перерыв, где они, не обращая на меня внимания, обменивались мнениями. Мнение о нашей команде электриков было откровенно высокое.

В начале октября прибыли¹² в губу Западная Лица, где БЧ-5 соединилась с остальным экипажем. Через день-два экипаж в полном составе отправился в Северодвинск. Шли ночным переходом в надводном положении пассажирами на лодке проекта 675, которая шла на модернизацию. На лодке было два экипажа, да еще человек 20 воспользовались оказией, и пристроиться на ночлег было негде, поскольку все горизонтальные плоскости были заняты. Я пристроился на каких-то трубопроводах в парах машинного масла.

В Северодвинске расположились в учебном отряде в одном помещении с экипажем первой 16-ти ракетной АПЛ с подводным стартом, командир кап. 1 ранга Березовский В. Л. Это была лодка следующего поколения. Я с приятелем (скорее всего это был Куприянов Н. А.) ходил летом посмотреть на нее, когда ее вывели из цеха в сухой док. Лодку называли «Иван Вашингтон» — считали, что она копия американской лодки «Джордж Вашингтон».

В Северодвинске подготовка на базе учебного отряда. А в конце декабря на заводе «Севмаш» впервые попали в цех, где лодка стояла в лесах. На заводе и в цехе была высокая секретность. Высокая секретность была и на объектах в Обнинске, а так дальше по службе она была проще. Начались вахты, знакомство с кораблем, проверка механизмов. Как вывели лодку из цеха в сухой док, а затем поставили к дебаркадеру — не помню, скорее всего, это сделала заводская команда. С заводской командой провели швартовые испытания, ходовые, глубоководные в Кандалакшском заливе, провели размагничивание¹³ — флот принимал корабль от промышленности. Шестого июля переселились на корабль, в июле же вышли с завода.

В Северодвинске, после очередного выхода в море, нас на одни сутки поставили на судоремонтный завод «Звездочка» на островах Ягры. Я поздно вечером, практически ночью, поднялся в рубку покурить. Светло. Поблизости, не у пирса, а в середине бухточки, стояла лодка 627 проекта. Это была «Золотая рыбка» — лодка, построенная в одном экземпляре. Боцман встретил сослуживца с нее — так и узнали. Термин «Золотая рыбка» я еще раз встретил уже по другому поводу — так называли серийные лодки, имеющие какие-либо отличия.

Северодвинск¹⁴ запомнился длительными в тот год морозами за 30°, заводом, по которому из-за его размеров ходили рейсовые автобусы.

С приходом на базу в Западную Лицу начался самый напряженный период — ввод корабля в строй флота. Экипаж должен подтвердить то, что корабль («железо», оборудование и вооружение) соответствует тактико-техническим характеристикам, заявленным проектом, а экипаж способен всем этим управлять и выполнять задачи, поставленные командованием флота. Так начались выходы в море для проведения глубоководных испытаний, проверки максимальной скорости в надводном и подводном положении, ракетные, торпедные атаки и стрельбы, учения по живучести, тактические учения по скрытности перемещения и пр. Флагманские специалисты и всевозможные комиссии «прописались» на корабле.

При глубоководных испытаниях потекли вводы электропитания в 8-м отсеке. При всплытии на перископную глубину затянули их специальным ключом. Затягивали — наваливались вчетвером на ключ. Протечек при первом (заводском) погружении не было. При выходе на максимальную скорость в подводном положении (да и в надводном) корабль так вибрировал (шли на турбинах — турбины непосредственно вращали валовую линию), что все в отсеках затихли и с облегчением вздохнули, когда испытание закончилось. На глубоководные испытания ходили в район Гренлан-

дии, зачем так далеко — не ясно, возможно решали сопутствующие задачи. Все выходы и возвращения сопровождалось погрузкой-разгрузкой боезапаса, питания и пр. в губах и бухтах Кольского залива. Все по ночам — для секретности. В конечном итоге задачи сдали — вошли в состав флота.

Затем предподходное докование в Полярном. Я окончил школу в Полярном*, бывшей столице Северного флота, когда-то городе военных моряков, подводников, судоремонтников. Тогда Н. С. Хрущев ввел производственное обучение в старших классах средней школы и производственную практику, два дня в неделю в течение 3 лет, я проводил на судоремонтном заводе, где уже в 15 лет¹⁵ зимой ползал в доке по железу кораблей. Я не был на заводе 2,5 года. За это время завод вырос. Добавили новый док под атомные лодки, построили два новых цеха и пирс. Завод удвоился по площади, при заводе построили казарму (пятиэтажную «хрущевку») и появилась рота военных судоремонтников (морской стройбат, человек 200). На заводе разместились на корабле, который после списания был посажен носом на берег напротив первого (котельного) цеха¹⁶ завода и превращен в казарму. Корма была срезана, снято вооружение, но на нем исправно пробивали склянки. Еще со школы у меня была информация, что это английский крейсер «Аякс», что маловероятно, но приятно об этом так думать.

После докования началась подготовка непосредственно к автономке. Поскольку предстоял необычный поход, внимание к работе экипажа было большое. Проверяющие, вплоть до адмиралов, посещали корабль. Подготовка была интенсивной, но все равно не укладывались по времени. Командир приказом по кораблю изменил недельное расписание. Мы лишились воскресений, а в субботу сделали обычный рабочий день. О том, что поход будет длительней, до нас довели месяца за два-полтора до выхода. По ходу событий что-то меняли, поскольку первоначально предполагалось, что межпоходный отдых экипажа будет в доме отдыха на Черном море, что было бы невероятной удачей. Об этом было неофициально заявлено, но не состоялось. Перед выходом в моря экипаж в полном составе прошел тщательный медицинский осмотр, как и после похода тоже. К моменту выхода экипаж откровенно устал и выход в море в апреле месяце восприняли как долгожданный отдых.

ПОХОД, ПЕРВАЯ АВТОНОМКА

Отдыха, на что я рассчитывал, не было. Начались вахты, 4 через 8 часов, распорядок дня был расписан так, что экипаж постоянно был чем-то занят. Фареры прошли удачно, об этом сообщили в центральном отсеке с удовлетворением и облегчением. Первая нештатная ситуация в походе — выросло содержание кислорода в воздухе до 24 % что было близко к предельной норме — становилось опасным. Причину не помню, возможно, так и не выяснили. С трудом как-то сбили рост кислорода, для этого перемешивали воздух между отсеками и, в частности, не перезагружали регенерационные установки — содержание углекислого газа подняли за предельную норму (ненадолго довели до 1,3 %). Причем, ничего подобного при выходах на сдачу задач не было. Чем дальше уходили на юг, тем теплее становилась забортная вода, тем чаще включали кондиционер — охлаждали воздух. Потом он работал постоянно. Помимо кондиционера в нашем отсеке работали два главных генератора, два гребных двигателя, две валовые линии и прочие механизмы. Шум стоял постоянно, но как-то к этому привыкаешь. У турбинистов было шумно в отсеке.

Из развлечений, помимо традиционного для всех подводников кино в первом отсеке, устроили турниры по шахматам и силовым¹⁷ упражнениям. После последнего

* Мы с автором очерка «пересеклись» в знаменитой Полярной средней школе № 1 им. М. А. Погодина, правда, в разных классах, учитывая разницу в возрасте, а также в интернате при школе, где жили ребята с отдаленных мест побережья Кольского залива.— Прим. главн. ред.

я сутки-двое ходить не мог и перемещался, опираясь на руки. Восстанавливаться было тяжело, скорее всего, из-за уровня углекислого газа в воздухе. В походе периодически всплывали на связь и для уточнения местоположения — над поверхностью воды выдвигали только перископ и антенну. Попутно сверяли часы по московскому времени, о чем по корабельной связи (по «Каштану») объявлял штурманенок (второй штурман) лейтенант Женя Волобуев. Он, преисполненный ответственностью, низким тоном, торжественно проговаривал (условно): «Московское время 23 часа 43 минуты — то-о-овсь.» Затем повторял все это же и, при достижении заявленного времени, выдыхал басом: «Но-о-о-оль». В целом БС прошла нормально.

Где-то в 60 милях от Африки встретились с группой кораблей. Пришвартовались к плавбазе. По традиции поднесли жареного поросенка. Оказался недожаренным, так и остался в кают-компании нетронутым. Плавбаза стояла на бочках. Первое, что запомнилось, выйдя на свежий воздух,— густой запах водорослей. В теплых морях надстройка зарастала гораздо сильнее, чем на севере. Солнце, тепло. Те, кто решил раздеться под солнцем, обгорели сразу же. В походе жили по московскому времени, но корректировки при всплытии не помню, даже когда двигались вдоль экватора (условно).

Место встречи выбрали неудачно — океанская зыб мотала корабли, стоящие рядом. Лодка пролетала относительно плавбазы более двух метров вверх-вниз при бортовой качке. Предусмотрели огромные кранцы диаметром около метра да швартовы, сделанные из резинового каната диаметром 50—60 мм. Я тогда удивился — понял, что к походу готовились не только мы. При качке перебраться с лодки на плавбазу была проблема. Краном плавбазы первоначально какую-то люльку подавали, в нее заскакивали, когда она приближалась. Опускали так, чтобы она не ударила о надстройку, не доходила с полметра. Трап стали подавать, когда волнение позволяло (стало меньше). На него тоже выбирали момент и, кто как мог, взбирались.

В первый же день не обошлось без приключений. Кто-то на плавбазе, «перебрала» (спирта), упал за борт между кораблями. Уровень воды между кораблями ходил вверх-вниз, вода бурлила. Тело не подавало признаков жизни и, сделав цепочку из людей, его схватили, когда волна подбросила. Повезло всем, оргвыводы в случае гибели были бы жесткими.

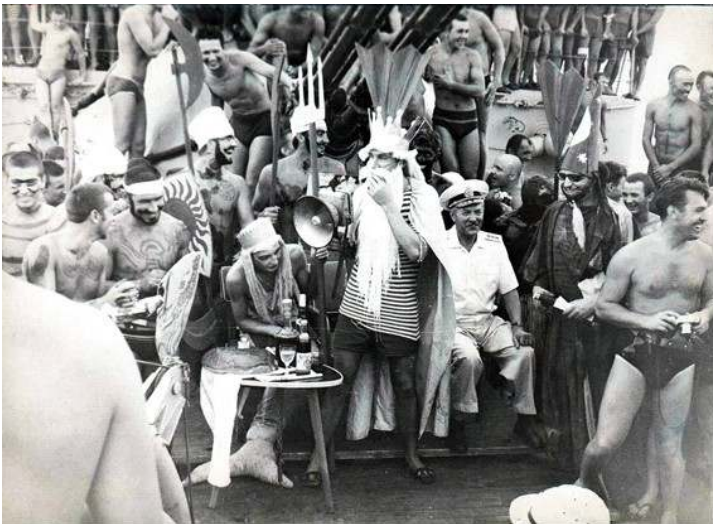
Проблемы по прибытию начались сразу же, ибо все предусмотреть в новом предприятии невозможно. Электропитание и пар с плавбазы принять не смогли, поэтому реактор не выводили. Электропитание должно подаваться по кабелю с плавбазы через вводы в прочный корпус. Это кабель диаметром ~ 50 мм, собранный из частей длиной по 10 или 12 метров. Для компенсации перемещения лодки относительно плавбазы делалась петля, которую в месте соединения заливало забортной (морской) водой при провисании. Вода при качке перекачивалась по прочному корпусу и вводам. При таких условиях изоляцию не обеспечить, а подача питания осуществлялась только при полной изоляции. Это и пытались наладить. Для защиты вводов в надстройке специалисты плавбазы наварили что-то типа короба. С трудом установили. Место соединение частей кабеля «завулканизировали» (покрыли жидкой резиной, нагрели, после чего она затвердела) — появилась изоляция. Проблему решили. Пар не получилось принять. В металлическом паропроводе гибкий элемент, компенсирующий перемещение лодки и плавбазы, не помог.

По приходу сразу вывели в ремонт обе холодильные установки (они же опреснительные), при этом с кормовой были какие-то проблемы. Это при том, что все механизмы работали в штатном режиме. Температура сразу поднялась выше 33° (за бортом вода за 20°, а на лодке работающие механизмы, люди). Тяжело было у турбинистов в отсеке, у них температура была под 70°. Турбинисты из-за жары менялись на посту через 30 минут, они стояли по одному на два боевых поста (один на посту, второй отдыхал в соседнем отсеке). А так в отсеках днем л/с занят — отдыхает, а ночью

не заснуть, вместо сна какое-то забытье. Влажность высокая. Направишь на себя вентилятор — лучше на мгновение, уберешь — опять легкое облегчение и не заснуть. И так всю ночь. Длилось это с неделю и откровенно вымотало.

Канаты все же стало рвать, корабли наваливались друг на друга. У лодки легкий корпус могло помять, он по своей конструкции совсем не готов к такому обращению. Надо искать место поспокойнее. В конце концов, сами бочки сорвало, — пришлось сниматься и идти. Плавбаза с пришвартованными лодками, атомной и дизельной, шла малым ходом. При смене района и на ходу качка стала поменьше. Понемногу все наладилось. Проверили, предъявили и передали механизмы и корабль подменному экипажу, а сами перешли на плавбазу. Еще несколько дней поучаствовали в ежедневном проворачивании механизмов. Наконец лодка с подменным экипажем ушла.

Начался отдых, который был относительным и незамысловатым. Всевозможные занятия были весь день, до ужина, но вскоре к адмиральскому часу (отдыху после обеда, когда обычно спали) из-за жары добавили пару часов. Затем и вовсе послеобеденные занятия сократили. О досуге подумали — поставили гимнастические снаряды на полубаке, вечером — кино на верхней палубе. Организовали соревнование между экипажами кораблей по тяжелой¹⁸ атлетике и по комбинированным эстафетам. В штиль, когда плавбаза дрейфовала, раза два-три устраивали купание. Для этого с плавбазы опускали треугольник из трех бревен с глубоким мешком из парусины (так организовывали купания и 100, и 200 лет назад на российском флоте). Спускались по штурмтрапу, так по очереди и купались. Народу много, места мало, очередь большая — но хоть что-то по такой жаре. Правда, вода мне «парным молоком» не показалась, хоть и экватор. Акул почему-то не было, иначе бы никаких купаний. Пара смельчаков (в том числе Пичугин Ф. Ф.) нырнули с борта плавбазы, что было запрещено, за что и были сурово наказаны.



На снимке День Нептуна. В центре Владимирский Л. А.

Провели День Нептуна — день перехода экватора. Вместо «купели соленой» был душ из забортной воды, вместо «кубка влаги живительной» — 150 гр. смеси сока, сиропа, спирта — все крепостью до 20°. Затем представление, подготовленное экипажем плавбазы. Нептун, русалка, черти и прочее. Л. А. Владимирский был в центре событий. Все, полагаю, делалось с его согласия и одобрения. Дипломы о переходе экватора вручали по экипажам позже.

А в остальном досуг устраивали, кто как мог. Перечитали все, что взяли с собой. Немножко спорта — таскали штангу вечером на небольшой площадке или осваивали снаряды на полубаке. Л. А. Владимирский на небольшой площадке «нарезал круги» — бегал. Конечно, специально не загорали, ибо солнце было в изобилии. Прислониться к переборке или ступить без обуви было невозможно — все нагревалось. А так всегда что-то интересное происходило. С момента всплытия у плавбазы, а, вероятно и ранее, нас «пасли» корабли НАТО и самолет-разведчик США типа «Орион» с экипажем в 12 человек. Корабли неназойливо повертелись вблизи и ушли за горизонт, но недалеко — за горизонтом их мачты были видны. Вместе с ними ушло и наше гидрографическое судно, предполагаю, что оно выполняло разведывательные функции. Самолет появлялся ненадолго почти каждый день. Как-то с ревом прошел за кормой на уровне мачт. А так летал кругами или вдоль, или поперек курса, опускался к мачтам, крыльями покачивал — невольно скрашивал наше времяпровождение. Даже выбросил оранжевый буй акустический, который тут же стал для спецслужб трофеем.

Эмоциональное событие — первый приход танкера, это была «Лена». Это было что-то похожее на ажиотаж. Все свободные от службы высыпали на левый борт посмотреть. Танкер не швартовался к плавбазе, а просто зашел под левый борт. Люди военные, занятые служебными делами уже не один месяц, вдруг захотели взглянуть на что-то новое, не связанное со службой. На судах ВСГ экипаж (помимо капитана, старпома, стармеха) был гражданский. На танкере пришла почта, топливо, запчасти. Не обошлось без проблем. При перекачке топлива из-за волнения океана (пусть и небольшого) тоже возникли сложности, но их решили быстро. Однако показания количества переданного топлива были разные у танкера и плавбазы. Дело чуть не дошло до конфликта. У плавбазы мерные емкости, а у танкера уже счетчики топлива. Как-то разошлись. Приход следующего танкера восприняли буднично, хотя интерес сохранялся. Надо отметить то, что обводы танкера были как у военного корабля — это для повышения скорости движения.

Взлет — посадка вертолета на палубу. Это оказывается сложно даже при небольшой качке, которая кажется незначительной. Наблюдать стрельбу учебную из бакового спаренного орудия плавбазы по вертолету — тоже для нас развлечение. А для руководства — стрельба по тунцу из автомата с борта лодки. Так развлекались на дизельной лодке. Экземпляры тунца до метра длиной шли параллельно плавбазе и лодке и с той же скоростью, очень близко от борта. Не помню, чтобы попали.

Кто-то ловил акул, но особенно интересно было наблюдать за их поведением. Самая крупная, что поймали, была метра два. Удивительно живучее создание, совершенное морское существо. После получасового нахождения на палубе уходила в плавание, когда отпускали, как ни чем не бывало. Оказалось, что обездвигить акулу выстрелом в голову из мелкокалиберной винтовки невозможно. От акулы сушили плавники и брали челюсти для сувениров. Крупные акулы ходили с прилипалами и лоцманами. У прилипалы присоска по строению и рисунку как подошва советского резинового сапога (скорее всего, наоборот). Прилипает к телу человека сразу. Из-за акул легкие водолазы, осматривающие корпус и выступающие механизмы, опускались в воду в клетках, возле которых они вертелись.

Дельфины группами сопровождали плавбазу, резвились, некоторые шли перед форштевнем плавбазы на расстоянии 3—5 метров. Летучие рыбки летали стаями. Ночью пару штук залетело в иллюминатор нашего кубрика. Оказалось, что они похожи на некрупную мойву с длинным гребным плавником до хвоста. Кашалоты шли рядом метрах в семидесяти. Не знаю, по каким соображениям был спущен на воду катер, так они пошли вместе с ним борт о борт. Опасались, что опрокинут. За бортом медузы всевозможных форм и расцветок, различная живность, в том числе ядовитая.

Погода радовала. Ненастных дней почти не было, дожди были сильные, кратко-

временные. Тени практически нет в полдень. Закаты с невероятным сочетанием цвета, когда лучи уходящего солнца пробивают облачность. Солнце на глазах вертикально опускалось за горизонт — темнота наступала быстро. На небе месяц рожками вверх, Южный крест на небе. Полярная звезда у горизонта. Экзотика.

Фотоаппараты и радиоприемники были запрещены, но кто-то взял небольшой, величиной с ладонь. И всего один раз вечером в темноте на баке плавбазы я откровенно наслаждался музыкой (не этнической) «угнетенной» Африки. Мы тогда были милях в 60 от нее. В походе мы были вдаль от берегов, только видели два острова вулканического происхождения у Африки. Они выглядели как два темных остроко-нечных облака на горизонте.

Плавбаза прошла вдоль экватора от Африки до дельты Амазонки. Не дошли сотни миль (около 200 км) до Южной Америки. Воды в этом месте по цвету отдавали легкой желтизной и были полны рачками темно-красного, коричневого цвета величиной менее полумиллиметра, — это на такое расстояние выносила свои воды Амазонка. В своем переходе пересекали торговые пути, на которых встречали торговые суда. Если для нас эта встреча была интересна и мы выходили на палубу поглазеть на проходящие суда, то для моряков встречных судов встреча с нами не представляла интереса, палубы были пустынные. На плавбазе по морскому этикету при встрече при-спускали флаг в знак приветствия, но безответно. Потом отказались от этой практики.

Встретили нашего рыбака (рыболовецкое судно). Удачно загрузились свежей рыбой — обменяли на топливо, возможно, незаконно. Но пару дней пообедали тунцом.

В подводном положении на лодке не курят и к этому привыкаешь. Так получилось, что небольшие запасы курева, что взяли с собой, уже закончились. Но на плавбазе была лавка, в которой можно было купить сигареты и что-то по мелочи. Рынок со своей нелицеприятной сущностью был уже тогда, когда нам заплесневелые сигареты, которые курить было невозможно, продавали по цене в три раза дороже (за удаленность от родины). Не помню, как вышли из положения, но, скорее всего, что-то получили по приходу танкера.

ВОЗВРАЩЕНИЕ, ВТОРАЯ АВТОНОМКА

Возвращение лодки с подменным экипажем восприняли сложно. Безмятежное ничегонеделание прерывалось и опять нужно идти в автономку. С другой стороны все это «железо» и неизменное солнце уже несколько надоели, появилось чувство — пора домой. Проблем с приемом корабля от подменного экипажа не помню. Ремонт если и был, то несложный. На БС вышли с хорошим настроением, а сама служба проходила буднично, но, как можно уже догадаться, не без проблем. Каким-то образом появилась микротрещина на трубопроводе первого контура реактора. Аварийная партия по аварийной же тревоге вошла в отсек, но все обошлось — поднятия радиации не произошло. По штатному расписанию по радиационной тревоге я обслуживал прибор *КРАБ*, служащий для замера α - и β -излучений. Включил его, и оказалось, что все поверхности «фонят» (имеют радиационный фон), прибор издавал характерный звук. Открытие как ожидаемое, так и неприятное. Из других неприятностей — выход из строя ДУКа (механизм для удаления контейнеров с мусором). Дело закончилось тем, что при всплытии на перископную глубину для связи отсек перекрывался, давали воздух в отсек, то есть поднимали давление воздуха в отсеке с таким расчетом, чтобы при открытии люка механизма заборная вода не поступала в отсек. Затем просто выталкивали шестом контейнер — полиэтиленовый мешок размерами по цилиндру механизма, который так и называли — «дуковский мешок».

В памяти остался еще такой эпизод. Для начала поясню: регенерационные пластины служат для поглощения углекислого газа из воздуха отсека и выделения кислорода. Они загружаются в стойки, которые периодически переворачиваются для

равномерной выработки пластин, затем заменяются. При помещении пластины в воду выделяется кислород, а в воде остается щелочь и основа, на которой держался активный материал. Так добывалась щелочь для стирки, что делать было запрещено. Запрет был наложен не зря. Могло произойти самовозгорание масла при контакте с кислородом высокой концентрации. Так, в нашу каюту на 12 человек в 9-ом отсеке по левому борту входит красавец-мужчина с банкой из-под регенерации, а у него в банке в воде плавает кусок пластины регенерации и горит. Пластину притопили в воде — горит под водой. Вытащили, придавили ботинком — горит. Опять отправили в банку — и ожидание. Это все произошло, когда корабль был на рабочей глубине в 90 метров, а событие развивалось в ограниченном пространстве. Чувство опасности и мысль, что эта глупость красавца может иметь трагические последствия, появились сразу же. К счастью, когда уже не знали, что делать, пластина погасла. Все это длилось, возможно, минуту-две, но у ожидания не было конца. Человеческий фактор часто является причиной морских трагедий, при этом проводят расследования, и иногда никак не могут понять, что произошло. А причина — глупость человеческая. Тогда из-за ложной солидарности об этом эпизоде никто не доложил наверх по команде, сейчас я бы сделал это обязательно. А так это сошло с рук.

Суток за десять до окончания похода объявили, что возвращаемся. В центральном посту даже повесили карту, где отражали переход. Я не считал дни в автономке и не помню, чтобы кто-то это делал. Почему так было — не знаю.

Уже в наших водах стрельнули удачно болванкой по полигону.

При подходе к своим водам и берегам настроение у всех было приподнятое, особенно когда проходили узкость при входе в губу (означает, что скоро будем у пирса).

По приходу у нас, электриков, опять проблемы. Для вывода реактора необходимо питание с берега, а на дворе осень, сырой пирс — изоляцию сложно будет наладить. Экипаж убыл на плавбазу, а мы таскаем десятиметровые куски кабеля (по двое — трое, иначе с места не сдвинешь), сращиваем их. С трудом добились приемлемой изоляции и к ужину успели. А ужин закончился застольем. Под предлогом моего дня рождения отметили возвращение и мой день рождения. Мои годки (одного года призыва) организовали. После ужина остались в столовой человек 20 (два стола по 10 человек), выставили по чайнику со спиртом на столы, какую-то закуску и посидели до отбоя — отхода ко сну. Спиртного было достаточно, но все было пристойно. Офицеры и сверхсрочники гуляли позже в Полярном, где доковались после похода. Гуляли в «Ягодке»¹⁹. Это легендарное заведение. Днем столовая*, вечером ресторан. Там праздновали возвращение из похода экипажи подводных лодок во время Отечественной войны. Традиция сохранилась до наших дней. Поскольку наши материально были «заряжены» после похода хорошо, то гуляли с размахом. Так погуляли, что пришлось отдать команду покинуть ресторан — отступали организованно через подсобные помещения.

Вернувшись из похода, расслабиться не получилось. На следующий день (в день рождения комсомола) под утро сыграли пожарную тревогу — пожар во втором отсеке. Экипаж по тревоге бежал с плавбазы на корабль. Горела кандейка (небольшая кладовая) врача майора Угулавы. Причина возгорания, предположительно, — влажная от перекиси водорода ветошь. Первая аварийная партия справилась. Пожар заметили вовремя. Тушение осложнялось тем, что кандейка находилась под трапом, который поэтому был в огне, спуститься по нему для доступа к очагу было не просто. Вторая партия, одетая в легководолазные костюмы, ничего не делая, сомлела за четыре часа. Они были в нашем отсеке и под конец тревоги выглядели удручающе. Ущерб из-за вовремя принятых мер оказался восстановимый. На боеготовность по-

* До сих пор не могу забыть вкусового ощущения от рулета из кролика — фирменного блюда «Ягодки». В хрущевские времена на всем Северном флоте свирепствовал «сухой закон», но «Ягодка» и столовая была на высоте: официантки, швейцар, вроде, даже музыка была. — Прим. главн. ред.

вливали только обгоревшие кабельные трассы. Это кабель, собранный в пучки диаметром от 20 до 40 см. На восстановление потребовалось суток трое — работали 8 через 8 часов, устали откровенно.

Еще одна проблема после похода — аккумуляторная батарея. Она была убита после трех автономок и требовала восстановления — лечебного цикла. В походе возможности провести его не было. Процесс длительный, с интенсивным выделением паров кислоты и водорода. Отслеживали процесс по контрольным банкам постоянно, — так что я надыхался этой смесью настолько, что, закурив, запах дыма не почувствовал. А после завершения лечебного цикла, заступив на нижнюю вахту, так и не сумел ночью прикорнуть, поскольку пришлось отслеживать по приборам наличие водорода в отсеке, который обильно выделялся. Водород достигал предельно допустимой нормы (~ 4 %) за 1,5—2 часа. Приходилось периодически минут на 15—20 включать вентилятор для вентиляции отсеков.

РЕЗУЛЬТАТ

Организация похода была элементом поиска путей развития флота. Об этом думали, что-то пробовали, военно-морская мысль работала. Так формировалась морская доктрина СССР. Результаты же нашего похода признаны положительными — заявленные задачи экипажем, в целом и экспедицией, были выполнены. За семь месяцев корабль участвовал в трех автономках — результат достойный. По результатам похода получили очередные и внеочередные звания, часть экипажа была позже награждена. Награды вручал командующий 1-ой флотилией Герой Советского Союза вице-адмирал А. И. Сорокин на пирсе перед строем флотилии — выстроили несколько экипажей.

НЕКОТОРЫЕ ОБОБЩЕНИЯ

Корабль был новострой (корабли строят), но у нас за год и четыре месяца были проблемы с только что установленным электрооборудованием. Тогда это почему-то не казалось чем-то неожиданным. Сейчас считаю это недопустимым. С трудом удалось восстановить изоляцию на преобразователе в пятом отсеке. Это было сразу по прибытию в Западную Лицу из Северодвинска, при первом выходе на сдачу задач. Дело шло к срыву выхода в море, все были на нервах, поэтому сам Бычок (командир БЧ-5) этим занимался — командование торопило. Когда изоляцию восстановили, то, расслабившись, в центральном отсеке он, довольный тем, что все благополучно разрешилось, поведал, что слово «не фурычит» на флоте ввел он. Не фурычит — не работает, вышел из строя. Это забытое на гражданке слово я встретил у А. Покровского (и у В. В. Жириновского) в одном из его рассказов — прижилось. Искры двигателя конденсатного насоса в седьмом отсеке с момента постройки. Его заменил подменный экипаж в Атлантике перед их выходом в автономку. Поменяли подшипник на одном из двигателей — грелся. Целую ночь (сутки не спали) промывали двигатель в 10 отсеке (извели спирта на него — не счесть — просто заливали струей спирта с воздухом через резак). Уже после похода в реакторном отсеке преобразователь отказал. Под ним кап. 3 Н. Ф. Куприянов с тестером и схемой преобразователя два дня сидел, но сделал. При возвращении перед входом в губу определили ноль (нарушение изоляции) на рулевом устройстве (это серьезно) в центральном отсеке. Это только то, что осталось в памяти по электрооборудованию, где я принимал участие в ремонте или обслуживании. По другим механизмам, поскольку меня не касались, не помню, но один случай остался в памяти. В 9-м отсеке в каюте по правому борту располагался ШУКС — примитивный микроторпедный аппарат для пуска шумового снаряда, имитирующего акустический след подводной лодки. Этот снаряд по замыс-

лу должен подать ложный сигнал противнику при обнаружении и преследовании лодки. При том развитии средств обнаружения подводных лодок и слежения за ними было ясно, что эти надежды наивны, но, тем не менее, аппарат имелся. Я находился в каюте по левому борту, дверь в дверь с каютой по правому борту, и весь этот спектакль разыгрался на моих глазах. После определенных штатных действий с центрального поста поступила команда «Товсь», ответ: «Есть товсь», затем команда «Пуск», на что бодро ответили: «Есть пуск». Но пуска не последовало. После трехкратного обмена командами и ответами пульей прилетел старшина команды Коля Хирный. Опять трехкратный обмен, и прилетает командир 3-его дивизиона кап. 3 Хуснутдинов. Ему было достаточно двух раз, чтобы понять, что пуска не будет. Что произошло с аппаратом — не знаю, скорее всего, сам снаряд был с браком или ШУКС не «проворачивали» и он закис. Как *Кэл* (командир корабля) и Бычок отделались от проверяющих — история умалчивает.

НЕМНОГО ОБ ЭКИПАЖЕ

Личный состав атомных подводных лодок был достаточно культурным и образованным. У всех среднее образование, у кого-то техникум, опыт работы. Единственный человек с семилетним образованием — второй кок. Когда нас оправили в отпуск



На снимке 2-ой дивизион БЧ-5 в 8-м отсеке перед возвращением. На снимке виден цилиндр гидроподъемника ракетного контейнера. Слева направо и снизу вверх: первый ряд: старшина команды мичман Михаил Трунин и командир кормового отделения, фамилию не помню; второй ряд: Малько А., Двойников А., Черняков Н.; третий ряд: Шарипов И., Куприянов Н. А., Куприянов Н. Ф., старшина команды дизелистов (фамилию не помню); четвертый ряд: Кулаков В. М., Антипенко Г. Я., Астахов; сзади Ушаков А. И. и Пичугин Ф. Ф.

после похода, то группа моих сослуживцев, человек семь вместе со мной, остановилась на ночлег на квартире моих родителей в Мурманске. Мы прибыли неожиданно. Устроили застолье. Вечером, тоже без предупреждения, появился брат моей матери Сергей Максимович Еголаев. Он работал главным механиком леспромхоза и прибыл в командировку. Мы тогда долго засиделись за столом за разговорами. Утром, когда все разбегались, он, под впечатлением от общения, сказал мне: «Коля, это другой флот». Буквально за несколько дней до нашей встречи он был в компании военных моряков. По его мнению, отличие поразительное. Возвращаясь к этому, подумалось, что здесь, возможно, как-то сыграл отбор, что провел П. Ф. Шаров.

В памяти сохранилось немного имен, укажу те, которые хотелось, чтобы прозвучали. Прошу прощения, если в характеристике что-либо неверно указал.

Шаров Петр Федорович после похода стал кап. 1 ранга. Когда я увидел его в новой форме капитана 1 ранга, то первая мысль, что у меня появилась,— Петр Федорович будет вице-адмиралом. И я рад тому, что Петр Федорович стал вице-адмиралом, что я в этом не ошибся. Петра Федоровича не стало. Понимаешь, что время не обманешь, но все равно скорбно.

Зубков, капитан 2 ранга, командир БЧ-5. Хочу, чтобы все знали, что выражение «не фурычит», которое ходит по стране, придумал он.

Куприянов Николай Федорович, капитан 3 ранга, командир 2 дивизиона БЧ-5, технар, грамотный, настойчивый.

Антипенко Геннадий Яковлевич, командир группы в нашем дивизионе. Он при нас вырос от лейтенанта с голубыми глазами, каким он встретил нас, до капитан-лейтенанта. Катал старший матрос Антипенко торпеды по пирсу на Балтике и надое-ло. Решил летом отдохнуть, Питер посмотреть, и подал заявление на поступление в училище. Экзамены (опозориться не хотел и этим определил свою судьбу) сдал, но сочинение по литературе написал с 18-ю ошибками и стал ждать отправки в часть. Дураков в приемной комиссии не было — заставили переписать без ошибок и зачислили. Стал офицером.

Пичугин Федор Федорович, слаботочник, с Волги, после демобилизации (ДМБ) намеревался жить в Юрино на Волге.

Шарипов Ильгиз Рауфович, добродушный по натуре, из Казани.

Кулаков Владимир Михайлович, из Петергофа (или Ломоносова). Собирался поступить в Ленинградский Военмех. После четырех лет службы приоритеты могли поменяться.

Куприянов Николай Аскирович, главный старшина, из Волхова. Погулял после службы и уже через два года после ДМБ работал начальником участка в строительной организации.

Двойников Алексей И., его ждал Норильск, жизнь расписана на годы.

Ушаков Анатолий Иванович, после ДМБ на заводе Лихачева в Москве.

Малько Алексей, москвич. Видел себя машинистом метрополитена. Думаю,— пошел выше в той же системе, это не его потолок.

Астахов, собирался стать машинистом тепловоза. Наверняка стал.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Косвенное упоминание о походе я получил сразу же после ДМБ, когда отдыхал на родине отца в селе Березовский Рядок. Тогда двоюродный брат Юрий Васильевич Черняков предложил мне и моему брату Юрию скрасить ночное дежурство своего приятеля в сельском совете в момент ввода наших войск в Чехословакию. Дежурство организовал военком на случай экстренной мобилизации. Немного вина, незатейливая закуска, разговоры — ночь прошла спокойно. Там увидел Ведомости Верховного Совета СССР, где я нашел знакомые фамилии в Указе о награждении военнослужащих.

1.1. Научно-популярный журнал «Техника и вооружение» № 5—6/2000 г.

1.2. Г. Г. Костев, «Военно-морской флот Советского Союза и России 1945—2000», Москва, 2004 г, стр. 426.

2. Статья капитана 1 ранга Мирошниченко О. К.: http://www.navy.ru/forum/index.php?PAGE_NAME=message&FID=13&TID=438&MID=9056#message9056

3. Владимирский Л. А. год командовал Черноморским флотом во время войны; 25 лет спустя после ДМБ случайно мне попался в руки старый журнал «Морской вестник». Там обнаружил его статью, стало ясно, что он занимается исследованием океанов. Наша экспедиция была для него не первой, но отличалась от других своими задачами.

4. Я первоначально принял этот корабль за плавмастерскую, поскольку на борту было обозначение ПМ. Мнение свое я поменял, когда нас, два кубрика л/с БЧ-5, неожиданно отправили под предлогом проведения каких-то работ на этот корабль. Мы оказались в трюме, совершенно громадном, и забитым стеллажами с торпедами. Отмечу, что помещение по технике безопасности было пересыпано опилками, полагаю, чтобы не было искры при случайном соприкосновении металлов. Работами мы не занимались. Просидели на трапе, не спускаясь в трюм, более двух часов. Покурили, хотя это категорически запрещалось. Я сам не закурил, но не отказался от предложенной пары затяжек. Дымок в горло, сидя над торпедами, не лез. В это время Второй отдел проводил обыски в кубриках. Нашли что-то, но не у нас. Об этом позже сообщили на общем собрании без упоминания того, что обыск был и у нас.

5. О шумности тогда информации было немного; о ней знали, но особенно не заморачивались, поскольку основной шум создавали турбины и винты, на которые экипаж никак повлиять не мог. Сравнений по уровню шумности с американскими лодками не помню. В 1984 году летом я пассажиром на т/х «Вацлав Воровский» прошел вдоль побережья от Мурманска до Архангельска. Хотел вспомнить молодость — посмотреть на берег с моря и побывать в Северодвинске. Тогда там жил брат Юрий*, который после окончания университета в Петрозаводске был распределен на завод «Севмаш», где мы когда-то получали корабль. На берег посмотреть не удалось — был туман. В каюте на двоих со мной был флотский старший лейтенант. От него я узнал, что наши лодки из-за шумности называли «ревущими коровами». Старший лейтенант на несколько дней вырвался к семье в отпуск и добирался до Питера через Архангельск, поскольку летом из Мурманска спонтанно выехать поездом было невозможно.

6. Дизельную лодку, командиром которой был Шеховцов, обнаружили Бискайском заливе и вынудили всплыть для зарядки батареи и вентиляции отсеков. Всплыл — кругом американские корабли. Причем, поинтересовались, не нужна ли помощь господину Шеховцову. Байка, сведения не проверены.

7. Медики утверждали, что часть методик и тестов были взяты из программ для космонавтов. Членов выборки они приглашали при случае посетить академию и пройти такое же обследование. Попутно делали начинающим лысеть операции против облысения. Они рассекали мышцы на лбу, полагая, что сморщенный лоб препятствует кровоснабжению корней волос.

8. На последнем медицинском обследовании определяли уровень радиационного заражения по щитовидке, где скапливался радиоактивный йод. По тому, как затрепал прибор (прибор был включен на диапазон для замера непораженной щитовидки) и как дернулся оператор, проводивший замеры, я понял, что дела мои плохи. С этим звуком я познакомился, обслуживая КРАБ, о чем уже упоминал. Насколько плохи — узнать было невозможно, военная тайна на тот момент. Я даже пытаь-

* А вот с Юрием Михайловичем Черняковым мы учились в одном классе в Полярной средней школе. Друзья до сих пор (он живет в Петрозаводске).— Прим. главн. ред.

ся не стал. Только не мог вспомнить, когда и где я ошибся. Всего один раз я заходил в реакторную выгородку для смены аварийных фонарей, тогда и пришлось пройти по крышке реактора. Заведование было не мое (не я обслуживал), но послали меня. Тогда примитивный индивидуальный прибор для замера радиации («карандаш») показал, что полученная радиация составляет два рентгена. «Карандаш» по своему устройству рассчитан на замеры до двух рентген, получил большие — прибор все равно показывал 2. На корабле были индивидуальные приборы со шкалой до 5 рентген, но его мне не выдали — я был в недоумении по этому поводу.

9. П. Ф. Шаров вызвал меня и показал листок, на котором было напечатано строк пять-семь зеленым цветом. И сказал примерно следующее — это твоя характеристика и она почти вся подчеркнута красными цветом, но я тебя беру, ты будешь служить. Я вышел и не мог вспомнить, кому, когда и чем я дал повод так охарактеризовать меня, поскольку серьезных взысканий не имел, сознательно дисциплину не нарушал, да и в мыслях такого не было.

10. Леонид Гаврилович Осипенко был первым подводником в послевоенной истории флота, которому было присвоено звание Героя Советского Союза. Он был командиром первой советской атомной подводной лодки. Лодка проекта 627, впоследствии названа «Ленинский комсомол». В 1965 году все военнослужащие были награждены юбилейной медалью «20 лет Победы в Великой Отечественной Войне 1941—45 г.г.» и он лично вручал ее нам.

Перед нашим возвращением случился пожар на «Ленинском комсомоле», где в первых двух отсеках погибло 39 человек, часть из них курсанты старших курсов на практике. Еще один член экипажа позже погиб в отпуске, разбившись на мотоцикле. Тела доставали через люк для погрузки аккумуляторной батареи, предусмотренный в прочном корпусе второго отсека. Мой одноклассник по Сайда-губской семилетней школе Николай Егорович Королев участвовал в этом. Он тогда служил электриком на судне для размагничивания кораблей. Им дали простынь на двоих и по полкружки (алюминиевой флотской) спирта. Задача была предельно проста - вдвоем вынести одно тело. Выпили, пошли, сделали.

11. Пловцов у нас не было, представлять экипаж некому, поэтому я решил попробовать себя в плавании и выступить — выручить экипаж. Я имел о плавании только то представление, что дал мне будущий кап. 3 и флагманский специалист (артиллерист) Валентин Смирнов (после училища начинал службу на «половинке»). Это было на Кубани в станице Бриньковской, где мы работали в совхозе. Школа организовала выезд на летний период учеников с севера на юг, где мы заработали на десятидневный отдых в Новороссийске. Руководителем и душой поездки была незабвенная ГНЗ* (Галина Николаевна Зыкова). Тогда наши ребята выступили за совхоз на районных соревнованиях по плаванию и заняли почти весь пьедестал во всех стилях. Небольшая доблесть спортсменам-разрядникам выиграть у сельской молодежи, поэтому торжеств не было, посмеялись и забыли. Однако я попросил Валентина показать особенности стилей плавания. Он, второразрядник, на речке Бейсуг за пару минут все рассказал и показал. С этим багажом, с его советом «гребите под себя» я нырнул по сигналу в воды Протвы и проплыл 50 метров. К своему удивлению занял третье место.

12. База была в бухтах Малая и Большая Лопатка, а семьи офицеров и сверхсрочников жили в поселке Заозерный (сейчас город).

Тогда из Мурманска до базы шли на небольшом буксире, который мотало — был шторм под шесть баллов. В этом переходе я убедился в справедливости выражения, четко схваченного автором песни: «пусть на палубу небо падает — все идут кораб-

* Помню ее — легендарная личность в школе и вообще в Полярном и «его окрестностях». — Прим. главн. ред.

ли...». Я плохо переношу качку и приоткрыл дверь, чтобы глотнуть свежего воздуха. Тогда и увидел, как реально «небо падает». Это когда ты не видишь горизонта, а видишь только стену воды и краешек неба, и вдруг взлетаешь на гребень волны, и небо мгновенно раскрывается до горизонта — так возникает ощущение: небо падает на тебя. Буксир был паровичок (с паровым двигателем). Тогда я единственный и последний раз увидел, как мотаются шатуны (мотыли) — у паровых двигателей они открыты. Мы тогда спустились в «машину» (машинное отделение), чтобы где-то пристроиться на переходе, да и искали место, где поменьше качает.

13. Для размагничивания на рейде обмотали корпус лодки (длина за 100 метров, высота с трехэтажный дом) кабелем, диаметр которого не помню, но совсем не легкий. Таскали вручную, как бурлаки, несколько часов. Размагничивание же в Полярном было гораздо проще. Постояли сутки-двое в отстое над некой платформой и все.

14. Я побывал в Северодвинске через 18 лет. Рядом со старым городом вырос новый город таких же размеров. С Северодвинском, точнее, с Архангельском, связан еще один эпизод. Я получил отпуск и, по инициативе командиров и с их участием, за что им благодарен, по проездным документам получил возможность вылететь в Мурманск, а не ехать поездом. Нас было четверо. Аэропорт был скученный и неопрятный, мы решили пообедать в ресторане, благо он был свободен. Но поесть не удалось — патруль по просьбе посетителей из офицеров попросил нас покинуть ресторан. Мы зашли в буфет, распили бутылку водки, поели стоя, благополучно вылетели.

15. Впервые я попал на дизельную лодку лет в 12—13 — пригласили шефы из поселка Ягельное, сейчас Гаджиево. Я тогда жил в печально известном поселке Сайдагуба. Печально потому, что прекрасное место на побережье Мурмана, освоенное и заселенное еще поморами, бездумно превращено в стоянку реакторных отсеков разделанных подводных лодок.

16. В упомянутом котельном цехе я в последний раз видел памятник Сталину, который был достопримечательностью и неотъемлемой частью Полярного. Голова памятника была наполовину отпилена, а сам он лежал у дальней стенки цеха вместе с металлическим ломом. Доставка памятника на завод — история примечательная. Демонтировать его и перевезти за ночь не успели, поэтому транспортировку памятника видели все, кто утром шел на работу. Статую, с накинутой петлей на шею, волок по дороге трактор. Рядом шел рабочий класс...

17. Я тогда подтянулся 17 раз (Вячеслав Мальков установил рекорд — 20), отжался 43 раза (касаясь пайол грудью и на вытянутые руки), присел на правой ноге 50 раз, на левой 30 и стал лидером, опережая соперника на 33 единицы. Проиграл я в приседаниях с грузом (лом плюс две банки с регенерацией ~ 20 кг). Приседал я первым. Сколько раз присесть для того, чтобы сохранить победу, я не знал, изнурять себя не стал, присел всего лишь раз 114 или 117 — отдал победу.

18. Опять вызвался представить экипаж в соревновании. Хоть и занял второе место в своем весе (где-то 68—69 кг), но норматива третьего разряда не выполнил. Толчок 95 кг — запомнил.

19. Сейчас «Ягодка» снесена*. Руководство города сделало непоправимую ошибку — прервало традицию. «Ягодка» — название народное, неофициальное.



* ...И вторая достопримечательность города — Дом офицеров флота (ДОФ, до войны ДКФ — Дом командиров флота) — не уцелела; сгорел ДОФ, построенный в 30-е годы основания Северного флота СССР; см. мою книгу: Алексей Яшин. Дѣкаф: Северные повести.— М.: «Московский Парнас», 2013.— 299 с. (В электронной форме см. на сайте: www.pz.tula.ru).— Прим. главн. ред.