

Уважаемый читатель!

Те далёкие годы, о которых говорится в книге, запомнились советским подводникам не просто как особенно напряжённый период «холодной войны», это понятие сливалось для них тогда с боевой готовностью подводной лодки, отработкой курсовых задач, сплочённостью личного состава экипажей, с освоением новой техники. В строй ВМФ СССР вступали всё новые и новые проекты дизельных подводных лодок, появились атомные подводные лодки первого поколения. К началу «Карибского кризиса» на КСФ была сформирована эскадра кораблей с целью постоянного базирования на острове Куба, в порту Мариэль. Характерно, что с изменением политической обстановки в мире, тесно связанными с противостоянием СССР и США, менялись и взгляды верховного командования Советского Союза на состав и задачи подводных сил, выделяемых для базирования на Кубе. Так, первоначально задумывалось разместить там эскадру ракетных и торпедных подводных лодок, затем торпедных лодок с п\б «Дмитрий Галкин», а перед самым выходом в море осталось четыре подводные лодки 641 проекта. Примечательно, что сначала были получены распоряжения об открытом переходе, с базированием в порту Мариэль, с перевозкой туда семей и имущества военнослужащих, но затем условия изменились - переход должен был быть произведён скрытно до острова Куба. Новостью было и то, что впервые на подводные лодки загрузили «спецоружие» с разрешением на его применение самостоятельно, в зависимости от ситуации.

Как правило, подготовка всех крупных мероприятий, в которых задействовано большое число корабельных единиц, ведётся скрытно или с задействованием большого количества дезинформации. Нас начали готовить к различным вариантам передислокации. Штаб соединения начал отрабатывать все варианты действий подводной лодки по всему мировому океану, создавались инструкции «на все случаи жизни», чтобы не только помочь кораблям, но и обезопасить себя от нежелательных последствий. Так, была заменена часть корабельного ЗИП, загружена на борт часть ЗИП базового хранения, заменён запас продовольствия, рассчитанный на девяносто суток, был выдан комплект штурманских карт всего мирового океана, весь запас пресной воды, заполнены «под крышку» дизельное топливо и масло. Вдобавок, уже начал действовать режим секретности, касающийся доступа на лодку, и, главное, «благонадёжности» экипажа. Была произведена частичная замена личного состава по линии особого отдела. Все эти мероприятия проводились под лозунгами «срочно» и «секретно», что, конечно, не могло не сказаться на общем уровне подготовки экипажа подводных лодок. Приходилось доучивать заменённый личный состав, до уровня требований, предъявляемых для экипажа ПЛ «Б-4», проверять готовность всех новоприбывших к плаванию.

В своих воспоминаниях автор описывает не только повседневный быт экипажа, но и действия вахтенной смены, которая, по сути, определяет действия всего личного состава подводной лодки. Он раскрывает суть подводной службы в походе, даёт понять, что чувствуют люди и как они действуют в различных ситуациях, совмещают готовность к боевым действиям и повседневную корабельную жизнь.

Очень чётко автором подмечены действия вахты. На ПЛ 641 проекта нет возможности развернуть полноценный БИП, имеется лишь возможность кратковременной информации от группы ОСНАЗ (приданной на длительный период), гидроакустической станции лодки, а также визуального и технического наблюдения в пределах ближнего района. Только грамотные действия личного состава вахты ПЛ, порой в самых сложных ситуациях, давали возможность выполнить манёвр по своевременному уклонению от воздействия вероятного противника. Тут уместно вспомнить знаменитую фразу А.В.Суворова: «Раз везенье, два везенье... Помилуй Бог, когда же уменьье?».

В те годы бывалые командиры подводных лодок говорили, что выйти в море может каждый, а вот выполнить боевую задачу, всплыть и вернуться только настоящий подводник. Актуально это и сейчас. Только высокие качества всех членов экипажа ПЛ, профессионализм, готовность пожертвовать собой ради достижения общей победы, умение противостоять стихии и воздействию противника приводит к желаемому результату- решению боевой задачи похода. Всё это показал в своих воспоминаниях капитан 1 ранга Шеховец Евгений Николаевич - в то время командир одной из вахтенных смен подводной лодки «Б-4».

Капитан 1 ранга запаса Кетов Р.А.

## ОПЕРАЦИЯ «КАМА»

### *Кубинский поход 1962 года группы дизельных подводных лодок Краснознамённого Северного флота глазами лейтенанта.*

В 1995 году почти одновременно прочёл две статьи: в «Морском сборнике» - «Карибский кризис глазами очевидцев», а в «Комсомолке» - «Приказ: в случае обстрела применить ядерное оружие». В последней - откровения моего первого командира первой (для меня) подводной лодки «Б-4» капитана 2 ранга КЕТОВА Рюрика Александровича, ныне капитана 1 ранга запаса. Это рассказ о кубинском походе 1962г. четырёх подводных лодок Краснознамённого Северного флота.

Казалось бы, тридцать три года - срок достаточный, чтобы стёрлись детали события, участником которого в должности командира группы довелось быть и мне. Ведь были и другие походы в моей двадцатисемилетней службе на подводных лодках. И почти все - большой продолжительности (до пятнадцати месяцев) и гораздо меньшей давности.

Но тот, первый в моей службе, Кубинский поход, длившийся семьдесят шесть суток, настолько врезался в память, что почти не сожалею об уничтоженном дневнике 1962 года. Детали стоят перед глазами так чётко, как будто всё произошло не более года назад.

## ОДНА БАБКА СКАЗАЛА...

Как это начиналось?

Осенью 1991 года «после новостройки» наша подводная лодка прибыла в г.Полярный к месту постоянного базирования и вошла в состав Краснознамённого Северного флота.

«После новостройки» на нашем жаргоне означает, что мы прибыли на новой лодке. Самый маленький в Питере судостроительный завод «Судомех» её «клеил», а наш экипаж принимал. Приёмка началась на этапе достройки, затем были швартовные испытания, ходовые и государственные. Принимали скрупулезно (нам же на ней плавать!), а это порождало конфликты, яростные споры. Если при этом нарушались технические условия, правда была на нашей стороне. Если же речь шла об удобстве размещения прибора, механизма, то козыри были в руках строителей, ссылавшихся на чертёж... У них в таких случаях был один ответ: «Чтоб не было п...дежу, делай всё по чертежу!»

Наши остроусловы посвятили «Судомеху» песню на мотив эстонской, которая тогда была популярной в исполнении Георга Отса:

Эту лодку строили мы как-нибудь,  
Только бы до праздника её спихнуть.  
Всё, что надо, делали мы - это факт,  
Лишь бы поскорее был подписан Акт.

Трубы лопнули, наверно, в сотый раз,  
Водомер показывает первый час.  
Из-под краски ржавчина рекой течёт.  
Слава «Судомеху»! Слава и почёт!

Но все разногласия утряслись, недостатки устранялись и наступил момент, когда подводная лодка, сияя свежей краской, была к общему удовлетворению принята от промышленности Флотом.

И до сих пор с теплотой вспоминаются ответственный сдатчик СКОРОДУМОВ, сдаточный механик КРАСНОРУЦКИЙ, его помощник, а потом и сдаточный механик следующей в моей службе лодки Костя КРАВЧЕНКО, специалисты экстракласса Володя БАРДИН, Михал Михалыч САДОВ.

Прочтя это в рукописи, мой друг, бывший судостроитель, заметил, что не сдатчики строили лодку... Да, конечно. Но мы имели дело со сдаточной командой. Она ходила с нами на ходовые и госиспытания, она устраняла неполадки, часто в непростых условиях, стремясь не допустить срыва выхода в море. И доставались им от нас не только пряники.

Итак, мы в Полярном. В первые дни наша лодка вызывала интерес. Дизельная торпедная подводная лодка второго послевоенного поколения проекта 641 была хоть и серийной, но внешне несколько отличалась от своих сестёр - предшественниц. Она имела новую гидроакустическую шумопеленгаторную станцию с диаметром базы 2 метра, установленную в носу выше ватерлинии и закрытую обтекателем в виде гондолы из нержавеющей стали. Мы к этой «гуле» привыкли и называли

«бульбой». У тех, кто её видел впервые, она вызывала насмешки. А в Ленинграде, когда мы на День Военно-морского флота стояли на Неве, я, будучи отпущенным на берег, услышал, как «знаток» объяснял, что в нужный момент бульба якобы раскрывается и оттуда вылетает ракета.

Проект 641 оказался очень удачным с точки зрения боевых возможностей и около десяти лет нёс основную нагрузку на КСФ, пока становился на ноги атомный подводный флот.

ПЛ проекта 641 двухкорпусная, трёхвальная, семиотсечная.

Первый отсек - торпедный. 6 х 53-см торпедных аппаратов и 12 запасных торпед на стеллажах.

Второй отсек - аккумуляторный. Внизу - две ямы с 224-мя элементами (аккумуляторными баками) размерами со средний холодильник каждый. Вверху - кают-компания, каюты.

Третий отсек - Центральный пост управления подводной лодкой, ГКП - главный командный пункт.

Четвёртый отсек - внизу две группы аккумуляторной батареи, как во втором. Верх - жилой, плюс камбуз.

Пятый отсек - дизельный. Три дизеля при усиленном запасе топлива обеспечат кругосветное путешествие лодки в надводном положении.

Шестой - электромоторный. Три мотора обеспечивают подводный ход. Они же, приводимые в движение дизелями, становятся электрогенераторами для заряда аккумуляторной батареи и непосредственного обеспечения лодки электроэнергией

Бортовые дизеля могут работать пол водой (РДП - работа дизеля под водой) в перископном положении. Забор воздуха производится из атмосферы через выдвигаемую шахту (шноркель), а выхлоп под водой.

И, наконец, седьмой отсек - кормовой торпедный. Это мой отсек. В нём четыре 53-см торпедных аппарата и семнадцать спальных мест.

Кроме того, в трюме на среднем (третьем) валопроводе расположен мотор экономического хода, потребляющий минимум энергии и движущий лодку со скоростью пешехода.

На первых лодках этой серии было спальных мест на две трети экипажа. Предполагалось, что при трёхсменной вахте одна смена бдит, две могут отдыхать.

Но каждая следующая единица (есть и такое полусекретное название) оснащалась чем-то новым, отечественным, традиционно громоздким. Наша лодка была построена в первой десятке и за счёт дополнительного радиоэлектронного вооружения уже лишилась четырёх спальных мест. Через два года я участвовал в приёмке лодки, которая лишилась уже восьми спальных мест. Мы получили за эту жертву кондиционеры размером с двухдверный шкаф, заваленный набор.

Этому проекту я отдал 24 года и могу говорить о нём бесконечно...

Ограничусь двумя куплетами под ёлочку, первым и последним.

Родилась наша лодочка

Немного лет назад.

И колыбелью лодочки

Был город Ленинград.

.....  
Родилась наша лодочка

На верфи «Судомех»

И хоть она серийная,

Но всё же лучше всех!

... В Полярном мы с ходу включились в отработку курса боевой подготовки дизельных торпедных лодок. В довольно короткий срок сдали их и вышли в первую линию. Стали «первым штыком, в ком уверен Главком».

И вот ещё в конце 1961 г. пошли разговоры о том, что целая бригада подводных лодок перебазирована на Кубу ... Слухи в Полярном всегда идут от «Циркульного» по линии ОБС (одна баба сказала). «Циркульный» - это первый жилой каменный дом в новом, советском Полярном. Полукруглый, с колоннами, он стоит в центре города, возвышаясь над Екатерининской гаванью, непосредственно перед проходной в подплав. На первом этаже гастроном и промтовары.

Кто принёс эту весть? Конечно помощник командира лодки капитан - лейтенант Юрий КОКОРЕВ. Он уже имел опыт базирования в Албании и к тому же был очень красноречивым - там, где Юрка, там говорил только он, остальные слушали.

### Тема «Кама»

Через неделю-другую командир Рюрик КЕТОВ уже официально объявил о том, что наша ПЛ (подводная лодка) включена в состав бригады, которая перебазирована на Кубу.

«Встречному-поперечному об этом не трепаться - строго предупредил командир, семьям, конечно, скажите! Мероприятие это именуется «тема Кама», этим и оперируйте».

Тема «Кама» была паролем, дававшим зелёную улицу во всём, особенно в снабжении. Давали всё, что запрашивали. А запрашивали на случай, если урежут, всегда больше. А тут, на удивление, не урезали. Мы радовались, не предчувствуя, чем наша жадность обернётся. А обернулась же! Но об этом ниже...

Куба в ту пору у всех была на слуху, а в нашем кругу и того больше. Мне прислали самоучитель испанского языка, и я с удовольствием стал осваивать этот живой и звонкий язык, и мне это удавалось, хотя до этого я десять лет без особого успеха штудировал язык совсем другой группы - немецкий.

Наступил новый 1962 год. Подготовка шла полным ходом. Выдали полчку за три месяца вперёд.

11 января произошло одно из самых трагических событий на Северном флоте. Взорвалась ПЛ Б-37. Погибли все, кроме двух матросов, работавших на мостике, и командира подводной лодки, который находился на причале. Взрывом двенадцати стеллажных (запасных) торпед, разворотивших нос подводной лодки по самую рубку, была также тяжело повреждена ПЛ С-350, стоявшая рядом вторым корпусом. Она, к счастью, была без торпед (новая, только что пришла с завода). И в ней погибли только те, кто находился в первом и втором отсеках. Остальные были спасены благодаря тому, что успели задраить люк, когда лодка стала стремительно погружаться носом. И тому, что не позволили погибавшим отдраить дверь из второго в третий. И совесть их чиста. Потому что были и обратные примеры в более поздних трагедиях - пожар возникал в одном отсеке и бегущие из него в другой отсек удваивали число жертв - гибли сами и губили других. Задраить переборки, загерметизировать отсек, - одно из первых и непреложных действий подводника, услышавшего ряд коротких звонков (Авария!).



Командир Б-4 Кетов Р.А. и Боцман Щетинин С.А.

После на эскадре подводных лодок наступил траурный месяц. Пока лодки поднимали, пока осушали отсеки, пока извлекали тела шло время. И хоронили тела погибших в несколько этапов. Сначала тела, потом фрагменты тел, потом пустые гробы...

Одновременно наступил чёрный месяц. Особенно для минёров и всех лиц минно-торпедной специальности. «Стоп всё! Осмотреться в отсеках!» - так можно выразить направление нашей деятельности. Были отменены все планы боевой подготовки, выходы в море. Началась тотальная проверка материальной части, боезапаса, всех специалистов от рядового торпедиста до командира минно-торпедной боевой части подводной лодки на компетентность в своем деле. Начались массовые репрессии, со снятием с должностей. Спускались многочисленные указания, инструкции, которые противоречили друг другу. Дело доходило до абсурда. Поступила, например, команда в немыслимо короткий срок опечатать торпедные аппараты, заднюю крышку, две горловины, привод открывания передней крышки и ещё что-то - всего 6 печатей х 10 аппаратов = шестьдесят слепков. Где взять столько пластилину? Сбегал в магазин - нет. Стал соскребать с дверей кают на плавбазе, где жили подводники. Естественно, не хватило. Меня старпом к ответу - пиши объяснительную. Я пишу «необходимо обеспечить мастикой или пластилином, т.к. собственными руками наскрести не могу, да и не с чего соскребать».

Кроме того в поисках причины взрыва нас затаскали особисты - только меня одного вызывали трижды. Большинство минёров приняло версию, которую опубликовал С.П.БУКАНЬ в книге «По следам подводных катастроф». Лодка перед выходом на боевую службу должна менять торпеды, у которых истек срок хранения. Одна из них ещё при погрузке на лодку имела повреждение боеголовки - пропорога оболочка до взрывчатого вещества, заполнявшего боевое зарядное отделение. Незаметно сдать такую боеголовку невозможно. Честно признаться - голову снимут. Вот и приходилось выходить из положения. Поврежденная поверхность зачищалась, протравливалась, слегка прогревалась паяльной лампой, чтобы припой не отстал, а потом заливалась приготовленным отдельно припоем. Затем снова зачищалась, шлифовалась, ... Но это всего лишь одна из версий.

А время шло. Уехали убитые горем родственники после последних похорон, уехали, наконец, последние проверяющие. У нас сменилось командование от командира эскадры до командующего флотом. Во многом сменились порядки в сторону ужесточения и служба стала ещё труднее.

Вновь возобновилась подготовка по теме «Кама». Экипажи всех четырёх подводных лодок, назначенных к перебазированию, переселились на плавбазу «Котельников». Туда же перебазировался штаб бригады во главе с контр-адмиралом ЕВСЕЕВЫМ, её командиром. Командир лодки военного времени он был первым комбригом, который получил звание контр-адмирал.

Он часто выходил на лодках в море, на отработку многочисленных задач боевой подготовки, был неутомим в разносах, порою мелочных, но незлопамятным. До такой «мелкоты», как я, он не опускался, командирский авторитет шадил, но старпома разносил так, что от того только перья летели. Однако досталось и мне однажды. И ни за что. Посудите сами. Лодка вышла в море на несколько суток, да и не совсем в море, а в Мотовский залив, где от берега до берега меньше десяти миль. К концу дня мы обычно заканчивали ныряния и на ночь становились на якорь в губе Эйна (Эйна - так произносил Евсеев). По радио принимали план на завтра. Однако в один из вечеров пришёл план, в котором наша лодка отсутствовала. Сделали запрос, а радио «не проходит». Сколько не передавали, «квитанции» о том, что радио принято, нет.

Тогда я получаю приказание, связаться сигнальным прожектором с постом наблюдения и связи на острове Кувшин и через него выйти на ОД флота (Оперативного Дежурного). Почему я - потому что я заступил на якорную вахту с нуля до четырёх часов. Я установил с постом связь и передал: «По линии. ОД Флота. Прошу сообщить план на сегодня. Командир. Позывной (лодка). Конец».

Пост принял. Пауза минут на тридцать. Наконец пост замигал: «Командиру. Сегодня плавания не будет. ОД Флота». Конечно, формулировка невоенно-морская, но смысл понятен - нас нет в плане, оперативный не знает, почему, стоять на якорь. Но как издевался надо мной адмирал, не слушая моих оправданий, что дескать принял, то и записал: - Давеча, значит, было, а сегодня не будет? Сегодня не будит, а надесь было?

За несколько суток до начала похода контр-адмирал ЕВСЕЕВ, ссылаясь на болезнь отказался идти в море. Его заплевали в прессе, затоптали, перевели на должность капитан-лейтенанта (помощника командира ПЛ). К стыду я был в числе тех, кто поддерживал официальное мнение, а фронтовику ЕВСЕЕВУ оставалось только умереть. Что он через несколько месяцев и сделал.

Деньги, выданные вперёд на три месяца, были давно проедены. Наконец, мы получили их на очередные три месяца и всей бригадой передислоцировались в бухту Ягельную и вошли в состав «летучей» эскадры. Кроме нас в неё входили дивизия ракетных ПЛ и бригада надводных кораблей, - крейсер и несколько эсминцев. Возглавлял эскадру контр-адмирал РЫБАЛКО, любивший на совещаниях поговорить, пофилософствовать, не без юмора. Правда, юмор базировался весь как правило на кинокомедии «Неподдающиеся», откуда он черпал остроты.

Флагманским минёром эскадры была неординарная личность со вставной челюстью. Он (фамилию не помню, да и не назвал бы!), будучи штурманом лодки, вывел её на мель. Удар от касания грунта был таким сильным, что штурману выбило зубы о штурманский стол. Был снят с должности, переквалифицировался в минёры, дослужился до флагманского специалиста, и неплохого!

Ближе к осени пошли разговоры, что идём не на Кубу, а ... в Гану! С ней как раз установились в то время тёплые отношения. В Гану или нет, но «в Африканское государство - это уж точно». Замполит капитан 3 ранга ВАЖЕНИН готовил подборку «Страны, которые мы проходим». Это были Норвегия, Англия, Западная Европа, Западная Африка.

И вдруг неожиданность. Не пойдут никуда ни ракетные лодки, ни надводные корабли, пойдём только мы - торпедные лодки. Пойдём скрытно и без плавбазы. Что тут началось. Надо было загрузить многочисленное имущество, которое лодки в море не берут, так называемый базовый ЗИП. А это не один грузовик! Даже паровые шланги для отопления ПЛ пришлось брать.

Я по молодости на берегу своего угла не имел и мне пришлось всё своё брать с собою, в том числе две шинели и большой ящик с книгами.

Так как плавбазы не будет, на лодки был распределён и штаб бригады со своим личным и штабным имуществом. Нам достался новый комбриг капитан 1 ранга АГАФОНОВ В.Н. и около пяти штабников.

В первые сутки, после приёма всех штатных запасов, на лодке, выходящей в обычный поход на боевую службу, не развернуться. Особенно из-за продуктов на 90 суток (такая автономность нашего проекта. Проектант предусмотрел размещение продуктов только на сорок пять суток, да и то с натяжкой). Поэтому продукты были везде, во всех отсеках, на всех постах, даже на торпедных аппаратах и между ними.

А наш поход был необычный, мы ПЕРЕБАЗИРОВАЛИСЬ. Так что поначалу даже все койки были завалены! А в коридорах и проходах лежало то, по чему можно ходить. Как правило, сильно согнувшись или на четвереньках.

Не в полную меру был загружен только первый отсек, потому что предстояла перегрузка торпед, к которой мы готовились с особой тщательностью.

В один из вечеров сентября лодка перешла к бетонному причалу. Прозвучала команда «По местам стоять к погрузке торпед!» Пока мы окончательно готовили ТПУ - Торпедо-погрузочное устройство, на причале появился начальник штаба флота вице-адмирал РАССОХО, затем несколько автомашин. Пока мы выгружали торпеду, люди в белых халатах приготовили нам другую, со спецголовкой. Мы её загрузили в четвёртый торпедный аппарат, а прикомандированного на весь поход специалиста пристроили на одну из коек. Это был капитан-лейтенант МОЖАРОВ Слава, который был при этой торпедке, на лодке получил кличку «Головастик» (от термина «боеголовка»).

После окончания погрузки торпеды мы немедленно отошли от пирса и отошли на дифферентовку.

Прежде чем уходить в море, необходимо знать нагрузку ПЛ. По аналогии с дирижаблем, который не летает, а плавает в воздухе, подводная лодка тоже плавает в воде. Гидродинамические силы в комбинации «лодка-море» очень малы - всего сорок тонн. Если лодка неуравновешенна, её трудно удержать на заданной глубине, особенно на малом ходу.

Цель дифферентовки - путём откачки балласта или приёма уравновесить лодку на перископной глубине без хода так, чтобы она висела в воде, ни всплывая, ни погружаясь.

Лодка была перегружена и мы долго кувыркались в районе дифферентовки, пока не достигли цели.

Затем мы всплыли, перешли в заданную точку и стали на якорь. Вскоре все лодки стояли в точках, рассредоточенных в радиусе безопасности на случай чрезвычайного происшествия (ЧП) с ядерным оружием. Это был первый случай на флоте, когда лодки выходили в море с таким боекомплектом.

Через несколько часов поступил приказ подойти к пирсу. Все лодки подошли к пирсу, свободных от вахты собрали в клубе плавбазы, где перед нами выступил первый заместитель Главнокомандующего Военно-Морским Флотом СССР адмирал Фокин В.А. Он сказал: «Впервые в

истории флота вы идёте так далеко, куда наши подводники раньше не ходили». Этой туманной фразой (я то уж точно!) были окончательно сбиты с толку.

### «Не промочите ноги»

И вот, наконец, 1 октября 1962г., вечером

Швартовы на борту  
И лодка к погружению готова.  
Взял к козырьку  
На пирсе адмирал.

Подводный исполин  
В поход уходит снова,  
Сливаясь в поздний час  
С громадой серых скал.

Адмирал ФОКИН, с командиром эскадры контр-адмиралом РЫБАЛКО провожая нас, напутствовал: «Не промочите ноги!». Командир капитан 2 ранга Рюрик КЕТОВ бодро ответил: «Есть» и зверски-угро-жающим голосом (такая уж была у него манера!) scomандовал: «Бортовые, малый назад!» И бортовые моторы тихо, почти бесшумно начали накручивать первые метры многотысячемильного похода.

Швартовные команды - носовая во главе с командиром минно-торпедной боевой части капитан-лейтенантом ГЕРАСИМОВЫМ Владимиром Ивановичем и моя кормовая - замерли по стойке «Смирно».

Когда лодка отошла от адмиралов на расстояние, равное длине корпуса, мы рассыпались по настройке и стали готовить её к погружению. Тщательно сматывались на барабаны-вьюшки швартовы, проверялись другие закрытия на лёгком корпусе, утапливались (опускались) швартовые кнехты, проверялось крепление аварийно-сигнальных буёв, после чего докладывали на мостик: «Кормовая надстройка к погружению приготовлена. Проверен буй на отрыв усилием пяти человек!» «Носовая приготовлена ...». Старпом капитан 3 ранга СМИРНОВ Юрий Фёдорович в тон командиру строгим голосом: «Швартовной команде вниз!».

Тем временем мы вышли из бухты Ягельная и сразу загрохотали дизеля. Потом через Сайда-губу вышли в Кольский залив. Проходя остров Торос, передали свои позывные на пост наблюдения и связи и обогнув остров Кильдин, повернули не на запад, а в противоположную сторону. У мыса Териберского командир объявил боевую тревогу. Тревога на подводных лодках объявляется перед каждым ответственным маневром, выполняемым всем экипажем, а не одной сменой, которая сейчас на вахте. Затем последовала команда: «По местам стоять к погружению!» После доклада о готовности к погружению прозвучал сигнал «Срочное погружение» и лодка погрузилась на заданную глубину (где-то 80 - 100м.) и легла на заданный курс 0 градусов на север. Начался скрытный этап перехода.

Надолго и куда, о том никто не знает -  
С заданием пакет лишь в море будет вскрыт.  
Родные берега в рассветной дымнее тают,  
Простор необозримый впереди открыт...

Впрочем, не думаю, что это не было известно командиру, старпому, заместителю командира по политчасти капитану 3 ранга ВАЖЕНИНУ Валентину Васильевичу, командиру штурманской боевой части капитан-лейтенанту БАТАСОВУ Николаю Васильевичу, делавшему предварительную проработку маршрута. Думаю, что знал и механик инженер-капитан 3 ранга СКРЫЛЕВ Николай Андреевич.

И помощник командира «каплей» КОКОРЕВ Юрий Александрович должен был знать хотя бы потому, что он всегда всё знал одним из первых.

Мы же, «группмены» (командиры групп) рулевой - старший лейтенант АЛЕКСЕЕНКО Пётр Сидорович, торпедной - я, моторист старший инженер-лейтенант МИНЧЕНКО Геннадий Дорофеевич, а также связист «старлей» ВИНОКУРОВ Лимир Павлович и доктор капитан медслужбы ТЕРЕК Владимир Эмильевич - мы только гадали, куда же? «Деца» была организована блестяще.



Первые сутки проходили в суе обустройства. Решались на первый взгляд невыполнимые задачи. Разместить людей, разместить имущество. Старпом с замом уступили свою каюту комбригу, который пошёл с нами. Сами заняли места своих подчинённых рангом ниже, а те других, кто ещё ниже и т.д.

Мне, чьим девизом было: «Меньше группы не дадут, дальше ТОФа не пошлют» (Тихоокеанского флота), мне не грозил командирский диктат. Мой диван был в шумном электромоторном отсеке и лежал на высокооборотном агрегате питания гирокомпаса. А прислонялся я во сне к бортовому разъединителю главного тока напряжением 220 вольт, зато силой до десяти тысяч ампер.

Постепенно спальные места были восстановлены, продукты и имущество распаханы по многочисленным «шхерам» - закуткам. Наладился порядок с приёмом пищи в кают-компаниях - младшие офицеры питались в третью очередь.

Наладили жёсткий режим экономии питьевой воды. Автономность лодки - 90 суток, а запас пресной воды такой, что норма на одного человека в сутки не превышает 5 литров, включая приготовление пищи, причём первое дважды, чай на завтрак и на вечерний чай (вроде ленча), компот на обед. Овощи, посуда мылись морской водой.

Если оказывалось, что на энные сутки перерасходован эн килограмм пресной воды, прекращалось приготовление первого на ужин, а чаепитие ограничивалось одним и то не полным стаканом.

На санитарно-гигиенические цели пресная вода не предусматривалась. Умывались мы, чистили зубы (брр!), мылись только морской водой. И не такой, как в Чёрном, Белом и даже Баренцовом морях (о пресной Балтике и говорить нечего!), а крепим рассолом в 32 промилле мирового Океана (промилле: 0,001 целого, или 0,1 процента).

Специальное морское мыло в этой воде не пенится, как сметана мажется по коже и, не смывая грязи, с трудом смывается. Освободиться от этой дряни можно только в сухом виде, энергично ероша волосы или вычёсывая её.

Нам рекомендовали взять с собой стиральный порошок «Новость». Мы так и сделали. Мы мыли порошком руки, умывались, мылись. О шампуни тогда ещё не было и речи. И не прогадали. В походе. А в дальнейшем - сомневаюсь. Я не знаю подводника, у которого не было бы, мягко говоря, кожного недостатка перхоть ли, грибок, псориаз ...

А поскольку такая вода со временем начинает раздражать кожу, для гигиены был предусмотрен медицинский спирт в количестве 15г. на человека в сутки.

Вот как это выглядело. Доктор получал у старпома поллитра спирта, разводил его примерно до 40-45 градусов, нарезал салфеток (одна стандартная марлевая салфетка на 4 части), клал их в ванночку, заливал этой «сибирской водкой» и шёл по отсекам в сопровождении химика-санитаринструктора. Химик брал пинцетом из ванночки салфетку и подавал страждущим. Последний, подставлял ладошку, чтобы не капало, начинал гигиенические процедуры. Каждый по-разному. Я сначала протираю вокруг рта, потом за ушами, где нежная кожа, шею под подбородком, под мышками, между пальцами рук, в паху, между пальцами ног... Салфетка сухая и чёрная. Процедура закончена.

Очень непросто на лодке с туалетом, по-морски - гальюном.

Во-первых, их всего два - в 3-м отсеке (в Центральном посту) и на «периферии» в 6-м отсеке. И нагрузка на них разная - в 3-м 20 - 30 человек, в 6-м 50 - 60.

Во-вторых, то не простой туалет, а подводный гальюн, пользоваться которым учат молодых подводников с первого дня пребывания его на ПЛ. Кроме большого числа манипуляций, чем в вагоне или в самолёте, подводный гальюн не терпит низкой культуры естественных отправлений. Точнее,

Вот и родилась, как следствие, такая ситуация:

Подводник, в дальнем плавании свой быт не ухудшай,

В гальюн бумагу, ветошь и кости не бросай!

Гальюнное устройство - не кустик за углом,

Не нужник деревянный в краю твоём родном.

Ты надобность отправил, а смыть водой забыл.

От этого в Центральном страдает двадцать рыл.

Устройство это нежное нетрудно загубить.

В руках тогда придётся г...о своё носить.

А руки твои крепкие Отечеству нужны -



Ведь от них зависит, чтоб не было войны.

Всегда остро стоял вопрос о дисциплине выхода наверх, на мостик. Покурить, полюбоваться на море, сходить в надводный галюнь или просто подышать свежим воздухом. Чтобы этот народ не задерживал лодку в надводном положении, когда надо срочно нырнуть, уйти от обнаружения, разрешалось выпускать наверх ограниченное число человек - самое большое - семь, по одному из отсека.

Выходящий наверх, как только его голова окажется у верхнего рубочного люка, громко запрашивает: «Мостик! Прошу «добро» наверх. Матрос Свистунов!» Получив «добро», он поднимается полностью. Перед уходом от докладывает: «Матрос Свистунов спустился вниз». Если это начальник, то он ставит в известность, что он поднялся или что пошёл вниз.

Такой порядок был создан на лодках ещё, или прежде всего, для того, чтобы не оставить человека наедине с морем. А такие случаи были...

Все вниз! Стоп дизели! - командует вахцер.

Задраен люк и лодка начинает погружение.

А в это время в галюне какой-то «сэр»,

Краснея от натуги, ожидает облегченья.

В последний раз он вспомнит мать свою

Последний крик его раздастся над волнами...

Уж если смерть, то лучше смерть в бою

Чем в галюне со снятыми штанами.

Запомни это предостереженье

И поднимайся наверх только с разрешенья!

### На седьмые сутки похода

7 октября. Наша лодка форсирует Исландско-Фарерский противолодочный рубеж...

На оперативный простор Атлантики с востока можно проникнуть только двумя путями - Датским проливом или между Исландией и Фарерами. На случай войны НАТО предусматривает здесь развёртывание противолодочного рубежа глубиной миль триста, слоённый пирог из противолодочной авиации, минных заграждений, противолодочных подводных лодок и надводных кораблей, стационарных гидроакустических станций. Но, слава Богу, пока ещё не военное время и рубеж обслуживается одним патрульным самолётом «WV-2», который базируется на авиабазу Кефлавик (Исландия). Маршрут самолёта - ломанная линия, проходящая через контрольные точки. Пролетая точку, он докладывает об этом на берег СВОИМ, а за одно и нам. Потому что наша разведка добыла сведения о номерах точек, их координатах и радиочастотах, на которых осуществляется связь. Наши разведчики из группы ОСНАЗ, используя радиоперехват, сразу же докладывают в Центральный пост, где сейчас самолёт, а вахтенный командир со штурманом оценивают, как далеко самолёт от нас и куда может направить свой полёт.

Переход наш скрытный, а средняя скорость перехода - 9 узлов - очень высокая для «дизельных». Приходится идти под дизелями, значит в надводном положении, рискуя быть обнаруженным любым свидетелем - будь то судно или самолёт. Хотя этот район мирового Океана и пустынный, но за неделю плавания каждая из трёх боевых смен уже приобрела опыт двух-трёх срочных погружений. А на рубеже обстановка усложнилась. С одной стороны возросла опасность быть обнаруженным (самолёт). С другой стороны - это Северная Атлантика, осенняя пора, пора ветров. Штормы и чаще и более жестоки и устойчивого западного направления - «Мордотык», как говорят моряки. Встречная волна сбивает скорость хода и никак не получается забежать под дизелями несколько вперёд, потом погрузиться и идти под водой до тех пор, пока этот запас не будет исчерпан. Приходится круглосуточно идти в надводном положении.

Итак. 7 октября. Московское время 19.45 (в целях удобства управлением подводными лодками мы не пользовались поясным временем ни тогда, ни позднее). Прозвучала команда: «Боевая готовность № 2 надводная, 3-й смене приготовиться на вахту». Смена собралась в 4-м отсеке на развод. Командир БЧ-5 инструктировал вахтенных отсеков, я напутствовал посты наблюдения и управления машинными телеграфами и рулями (на лодке кроме традиционного руля - вертикального - по направлению, есть ещё горизонтальные рули - рули глубины, да ещё 2 пары - носовые и кормовые). Мы с сигнальщиком выделяемся среди других тем, что на нас напялены прорезиненные химвоштанки. В 19.55 раздалась команда «3-й смене заступить». В свою очередь скомандовал я «По местам», потом пошёл в Центральный пост в 3-м отсеке, зашёл в штурманскую рубку, где Петя Алексеенко,

штурманёнок, показал мне место ПЛ, её опережение или отставание от подвижной точки, курс, скорость, а я в напутствие спел частушку: «Ты куда меня ведешь, молоденьку девчоночку? Я веду тебя в сарай, не разговаривай давай». Поднявшись на мостик, я тут же умылся - волна ударила в лобовую часть ограждения рубки, вода поднялась снизу (лодка зарылась под подошву волны) и рухнула сверху через ограждение рубки. Стало темно. Только голубел подсвеченный снизу из Центрального поста водоворот в верхнем рубочном люке. Две секунды и волна в корму, ещё 2-3 секунды и вода ушла вниз, внутрь лодки и туда, откуда и пришла - в Океан.

«Мостик! - запросили из Центрального - как вы там?» «Нормально!» отвечает тёзка Гагарина, только Александрович, а не Алексеевич, помощник командира лодки капитан-лейтенант Кокорев, вахтенный офицер, командир второй боевой смены. И тут же спустился вниз ко мне, под «козырёк» - самое защищённое от стихии место на мостике, с иллюминаторами для обзора носового сектора. Но обзор ограниченный. Поэтому мы правим вахту «на заборе» - на площадке 1,5 м выше, возвышаясь над всей лодкой выше пояса, с секторами обзора горизонта и воздуха 360 градусов.

### «Горизонт чист...»

- «Горизонт чист, - скороговоркой сдавал вахту Юра, - погода дрянь, ветер 280 гр. - 12 м\сек, волна 5-6 м, облачность 10 баллов, видимость 7 миль. Указания на вахту - новых нет. Остальное ты знаешь». «Принято», ответил я. «Давай докладывайся», - торопил Юра. Он, несмотря на химкомплект, промок насквозь, промёрз и его ждал ужин и отдых.

Я взобрался на «забор». Привязался - влез в петлю из прочного конца и затянул её на груди (потом для этой цели стали на лодки выдавать монтажные пояса). Проверил, закрепился ли сигнальщик. Одновременно осмотрел горизонт и воздух, не упуская из поля зрения набегающую волну. Было ещё светло, но плотность облаков такова, что невозможно было определить, где солнце. Серое небо, серое море - и не то. И свинцовое не то. Неприветливое - слабо. Враждебное?...

Волны высотой «5 - 6 м», как оценил Юрка, мне казались «выше сельсовета». Высота глаза наблюдателя на ПЛ 7,5м. И когда лодка при длине волны около 100 м (длина лодки 91 м) ритмично через 5 - 7 сек то поднимается на гребень, и тогда волна кажется не более 5 м, но когда опустится в подошву, тогда да - волна около 6 м. Но вот лодка, почему-то задержавшись на гребне, вдруг как рухнет под подошву следующей волны и на нас стремительно набегают шипящая стена волны. Я кричу сигнальщику: «Берегись!» Мы наклоняемся вперёд, поворачиваемся боком, руки в мёртвой хватке на конструкциях мостика, дыхание затаено, глаза закрыты - стена бьёт тебя всего сразу, крутит, рвёт, кромсает и сходит назад. Ты плюёшься, кашляешь, харкаешь, естественно «материшься», на запрос снизу «Как вы там?» - отвечаешь: «Нормально!» Потом приходишь в себя и шарить глазами по горизонту и воздуху... - Никого? Слава Богу, никого...

Но такое случается не через 5-7 секунд, а пореже - через 5-7 минут. И я, освоившись на мостике, нажимаю тангенту «Нерпы» - внутрикорабельной связи: «Внизу! Подключить командира! Товарищ командир, старший лейтенант Шеховец вахту принял исправно». «Меняйтесь», - у командира нет вопросов - он после ужина поднимается наверх для перекура. Кокорев, дождавшись прохождения 9-го вала, чтобы не оказаться в роли поршня под многотонным водяным столбом, исчез в шахте люка. Погода не располагала к выходу наверх для перекура и кроме нас с сигнальщиком на мостике не было никого. Мы стояли с ним напротив по диагонали, видя друг друга, непрерывно осматривая: я - носовую полусферу, он - кормовую. Если полностью накрывало нас сравнительно редко, то ведро - другое холодного крутого рассола мы имели от каждой второй или третьей волны, ударявших в лобовую часть мостика. Но вот повышенный взлёт лодки, зависание - и площадка, на которой мы стоим, стремительно и долго уходит из-под ног вниз. «Берегись!» Отплёвываясь и т.д., мы ещё перешучиваемся и хохочем. Хотя море требует уважения к себе и в этом походе легкомыслие и неуважение к морю было не раз наказано переломом рёбер, выбитыми зубами, вывихами рук, пальцев, разбитыми носами и просто «фонарями».

Если самые высокие волны в своей 30-летней морской службе до 15 м я наблюдал именно в этом походе, то не потому, что это первый поход молодого офицера. Нет. Расчёт простой: попутная волна медленно поднимает корму лодки и, наконец, ставит её «раком». Дифферент на нос 8,5гр. Длина ПЛ - 100 м (на самом деле, 91м., но нос не в подошве, а корма не на гребне, поэтому берём 100м.). Синус 8,5гр. - 0,15. Какова величина катета противоположного угла? 15м.

Несколько месяцев ранее на этой же лодке %4 я наблюдал и самый большой крен. Мы возвращались из полигона БП (боевой подготовки) на рейд бухты Могильной у о. Кильдин. Шторм от вест-норд-веста набирал силу. Направление волны - 100 110гр., правый борт. И когда мы были готовы спрятаться за остров, волна так положила лодку на правый борт, что я, спустившийся в нарушение

инструкции вниз под козырёк, чтобы покурить в обществе того же Юрия Кокорева, увидел в верхнем проёме, где нам положено стоять, г о р и з о н т!

И когда лодка выровнялась, из каюты командира раздался зычный мат командира лодки Кетова Р.А. Через минуту он был на мостике с подбитым правым глазом. Во время крена, значение которого никто не успел заметить (да и не мог - кренометр зашкалило!), графин с водой вылетел из гнезда и ... Командир был в панике: «Ведь теперь ни одна б...ь не поверит, кто мне подвесил фонарь». Мы хором заверили, что подтвердим как на духу, что это был форс-мажор. Я ещё предложил записать этот факт в вахтенный журнал.

Стихия, хоть и не такая страшная, как в первые минуты вахты, стихия мордует нас физически и морально.

«Мостик! Лодка осмотрена, замечаний нет...» - доложили снизу. Значит, 20.30. До смены ещё 3,5 часа! Уже намочили грудь, руки до локтей, ноги в разных местах, где порван химкомплект.

20.50. - Доклад командира группы ОСМНАЗ: «Объявился «Ю-ви-2» в 100 милях к юго-востоку. Возможен подлёт с левого борта». Мы с сигнальщиком настораживаемся, начинаем усиленно шарить по горизонту и воздуху. Я нацеливаю радиометриста, ведущего радиотехническую разведку на станции обнаружения радиолокационных сигналов «Накат»: «Метрист!, ожидается самолёт, вероятнее с левого борта».

Восхищают чайки. Скользят над волной в 10-15 см, синхронно поднимаясь с волной и опускаясь. 21.30. Вахтенный Центрального поста мичман Анатолий Иосифович Костенюк, старшина команды машинистов трюмных, принимает доклады об осмотре отсеков. Первым докладывает мой, 7-й отсек: «Центральный, 7-й осмотрен, замечаний нет. СО2 - 0,5%». Откуда, думаю, углекислый газ в надводном положении? Хотя, для концевых отсеков нет разницы подводное или надводное - они загерметизированы, а 7-й - спальный отсек, там 14 коек. Надо после доклада об осмотре дать команду провентилировать ПЛ. «Есть 7-й», ответил Центральный. Это намёк 6-му отсеку для доклада. Но тут прозвучал тревожный голос радиометриста: «Мостик! На 3-м диапазоне слева 45 - самолётная РЛС. Сигнал 1 балл!».

- Есть, метрист! Внизу! Доложить командиру о сигнале. Выход наверх запрещён!

- Мостик, командир! При увеличении сигнала до 4 баллов - погружаться!

Это, с современной точки зрения, величайшее нахальство. Но тогда мы этого ещё не знали. Мы были уверены, что наш «Накат» предупреждает работающую радиолокационную станцию в 2 - 2,5 раза. Против нас ещё не использовались тактические хитрости работать в четверть мощности, а потом ка-ак вдарить на полную!..

Я уже промок наполовину, я созрел для погружения. Я всего лишь командир торпедной группы, я почти ни за что не отвечаю, мне ещё не жаль ни себя, ни своей 3-й смены, ни расхода моторесурса, ни дизелей, ни другого «железа», которое от повышения нагрузок устаёт и может сломаться, выйти из строя, меня не беспокоит напряжённый график движения, что чем больше мы будем сидеть под водой, тем труднее будет потом догонять упущенное, навёрстывать потерянные мили.

- Сигнал 2 балла!

- Есть, метрист!

- Сигнал 3 балла!

Мы с сигнальщиком уже сняли страховочные концы, он сбегал в надводный галльон, который находится в корме ограждения «нет никого!» Теперь только бы лодка не зарылась в волну, - мы без страховки!

- Сигнал 4 балла!

- Все, вниз! С упоением ору я на весь Океан. Сигнальщик исчез в люке.

- Стоп дизеля! - и я прыгаю вниз к верхнему рубочному люку.

-Срочное погружение!

Я ещё только ногу занёс в шахту люка, снимая его со стопора, как смолкли дизеля, будто захлебнулись. Сквозь рокот волн засвистел воздух из балластных цистерн концевых групп через открытые клапана вентиляции. Лодка сразу «присела» метра на 2, с глухим стуком закрыл люк, повернул со всей силы кремальеру, подбил её тычком ладони и, скользя по поручням через боевую рубку, через нижний рубочный люк в Центральный 1 пост, крикнул: «Задраен верхний рубочный люк». Последнее слово я произнёс уже в Центральном. Это сигнал для механика принять балласт в среднюю группу, т.е., полностью. В Центральном посту я развернулся на 180 гр. и боцману, который несколько секунд назад был сигнальщиком:

-Боцман, ныряй на глубину 70 метров с дифферентом 7 гр. на нос!

6-й отсек (моторный) уже дал 3-мя моторами средний ход вперёд.

-Есть нырять на глубину 70 метров с дифферентом 7 гр. на нос, - скороговоркой репетует боцман, но почему-то ставит кормовые горизонтальные рули на всплытие. И правильно делает. Если корма повиснет в воздухе, прихватит воздуха, то лодку с воздушным пузырьём в корме будет очень трудно загнать под воду.

Механик спокойно смотрит на действия подчиненных, на поведение лодки, а я нервничаю: глубина 1,5 - 4 м! Лодка не лезет под воду, а тут ещё метрист:

-Сигнал 5 баллов!

- Принимать в уравнительную (цистерну) ГОНОм (главным осушительным насосом), - это механик.

А я - «Лево на борт!» (чтобы поставить лодку лагом к волне - так она легче идёт под воду, и она пошла)

-Глубина 3 м!

-Стоп ГОН!

-Прямо руль!

-Глубина 5 м! - боцман переводит кормовые горизонтальные рули на погружение, пошёл дифферент на нос.

-Закрывать клапана вентиляции средней, - механик.

-Глубина 7 м, - боцман.

-Опустить «Накат», - я, и антенна «Наката» поползла вниз.

-Глубина 9м, дифферент 7гр. на нос, - боцман.

-Закрывать клапана вентиляции концевых! - Пошёл ГОН из уравнительной за борт! (механик).

-Глубина 12 метров! Дифферент 8гр. на нос! - боцман перевёл все рули на всплытие. Мы все произвольно отклонились в обратную сторону градусов на 30.

-Продуть быструю, - я.

Мичман Костенюк резко открывает маховик продувания цистерны быстрого погружения. Она заранее заполнена. В ней почти 20 тонн воды для создания лодке отрицательной плавучести (топящей силы. Ред.) для ускорения манёвра «Срочное погружение». С металлическим скрежетом воздух высокого давления врывается в цистерну и в несколько секунд вытесняет из неё воду, на табло вспыхивает сигнал «Продута быстрая».

-Продута быстрая! Закрыты кингстоны! - Костенюк.

А глубина уже 30 м. Лодка продолжает погружаться, хотя боцман рулями отводит дифферент к нулю. Продолжает работать ГОН, облегчая ПЛ.

-Глубина 40 м. Дифферент 0. Скорость погружения замедлилась..

-Можно уменьшить ход, - напоминает тактично механик.

-Стоп третий. Бортовые малый вперёд! - я.

-Глубина 50 м! - как и положено, после 15 и 30м. докладывал боцман глубину через 5м., после 30м, - через 10. Глубина 60 м, дифферент 0 гр.!

-Надо прохлопать клапана вентиляции, - подсказывает механик, т.е., ликвидировать («извлечь») из «закутков» цистерн и выпустить. Ред.) пузыри воздуха в цистернах главного балласта.

-Провентилировать ЦГБ!

Открываются и закрываются клапана вентиляции сначала концевых групп, потом средней. Причём первый доложил: «Открылись и закрылись без сигнала клапана вентиляции 1-го и 3-го номера!» Молодец, вахтенный. Бдит. А мичман Костенюк просто забыл дать короткий ревун на открытие и два на закрытие (так в тексте Рассказа. Его автор подзабыл, что сигнал и на открытие, и на закрытие клапанов вентиляции концевых групп ЦГБ один и тот же: один короткий, ревуном. Ред.).

-Глубина 70 м!

-Осмотреться в отсеках! - я вахтенному ЦП.

-Глубина 70 м, осмотреться в отсеках, дал команду мичман по «Нерпе».

-70й осмотрен, замечаний нет, глубина 72 м., CO<sub>2</sub> =0,5%.

-Есть 7-й.

-6-й осмотрен.

-Есть 6-й, 5-й, ..., 4-й..., 2-й

Маневр «срочное погружение» закончен. Боевая готовность № 2 стала подводной, на вахте та же 3-я боевая смена, которая выполняла этот манёвр, остальные должны оставаться там, где их застал сигнал «срочное погружение». Кроме ЦП - из Центрального надо было уйти.

-Долго будем идти этим курсом? - штурман.

А я и забыл, что мы на случайном курсе! В дальнейшем это стало законом - погружаться на другом Курске и возвращаться на него только после того, как есть уверенность, что лодка не обнаружена.

-Право руля на курс 255 гр., - даю команду вертикальщику в боевую рубку.

-Центральный, командир. Сколько времени находимся под водой?

-12 минут, товарищ командир.

-Через 8 минут всплывать на 30 м.

-Есть всплывать на 30 м через 8 минут!

Снимать химвкомплект нет смысла. Беру журнал вахтенного ЦП (черновик), беру вахтенный журнал и начинаю заполнять его, чтобы после смены в 24.00 побыстрее освободиться и раньше лечь спать.»20.50. WV-2 в 100 милях от места ПЛ по докладу командира группы ОСНАЗ.

21.32. Отмечена работа самолётной РЛС. Пеленг 210. Сигнал 1 балл.

21.48 Ш= сев., Д=... зап. Срочное погружение от обнаружения самолётом. Сигнал РЛС 4 балла.

21.59 Глубина 70 м. Готовность № 2 подводная, 3 б.смена на вахте. Признаков обнаружения ПЛ не обнаружено. Гидроакустический горизонт чист».

Всё, время вышло. Надо всплывать.

-Боцман, всплывай на глубину 30 м с дифферентом 5гр. на корму!

-Всплываем на глубину 30м., слушать в отсеках! (по трансляции).

-Акустик, прослушать горизонт. Включить «Бересту».

22.04. Глубина 30м. Горизонт чист. Доложил командиру.

-Боевая тревога! - командир.

35-40 секунд звучит ревун. Всплытие - самый опасный манёвр. Верхний слой воды до нескольких десятков метров, особенно при шторме, - коварный слой. Здесь, во-первых, большой фон шумов моря, во-вторых, полезный шум гасится пузырьками воздуха (газировочный эффект. Бокал с шампанским не звенит!) В-третьих, звук может распространяться не по прямой, а по кривой круто вниз и нужно сблизиться с шумящим объектом почти вплотную, чтобы его услышать. Лодки, всплывая с глубины, безопасной от таранного удара, под перископ, время от времени попадают под форштевни надводных судов.

### «Пять суток блаженства»

Чем ниже (южнее) мы опускались, тем спокойнее становился океан, выше температура, «чище» визуальный и радиотехнический горизонт, - ни самолёты, ни корабли (вообще надводные цели) по несколько суток не загоняли нас под воду.

Наступили дни, когда ходовая вахта на мостике (с разрешения командира!) была по форме одежды «в трусах». Океан чуть-чуть дышал, поверхность его изумительной синевы, гладкая, как не знаю что, вспарывалась форштевнем лодки так аккуратно, что надстройка ПЛ, имеющая в самой высокой части не более 2 м., оставалась сухой. Нас сопровождали дельфины, парами и большими группами. Скорость, изящество и какая-то приветливость - восхитительные создания! Поражает то, что они выскакивают из воды одновременно! У меня есть фотография, на которой запечатлён миг, когда в воздухе одновременно было десятка три дельфинов!

Другая диковина - летающие рыбки. Стаями выныривают и взлетают в воздух. Иногда падают на нашу узкую палубу. Ширина которой от половины до полутора метров.

Впереди, слева 5 - 10гр., вдруг появилось какое-то искажение четкой линии горизонта. Через минуту, две это что-то стало пятном и не на горизонте, а во много раз ближе, но всё равно непонятным. Подошли ближе остров густых водорослей диаметром 40 - 50 м - саргассы! На всякий случай обошли их. Когда эти «острова» сливались в длинную поперечную полосу, мы рискнули всё-таки пересечь её. Полоса за кормой сразу же сомкнулась и мы перестали бояться саргассовых зарослей и больше не обходили их.

Солнце уже не греет, а печёт. На небе редкие перистые или высококучевые облака. К концу вахты кожа у нас покраснела и даже чуть-чуть побаливает - лёгкий ожог. Сигнальщик чувствует себя хуже - озноб, повысилась температура. Но ночью, спустя 8 часов, от исправно вышел на вахту. Температура в норме, побаливают только плечи.

Ночью погода и обстановка не изменились. Небо густо чёрное, звёзды крупные, появились новые для нас созвездия южного полушария - Южная Корона. Фосфоресцирует вода, да так ярко, что подсвечивает корпус ПЛ, даже отсветы на наших лицах. Вокруг лодки голубое пламя, за кормой - голубая полоса кильватерного следа, белая в районе гребных винтов, затухающая в нескольких кабельтовых позади.

В другой раз в облачную ночь сигнальщик обратил моё внимание на радиоантенну. Я оглянулся и был поражён - штырь антенны был объят сине-зелёным пламенем - это был столб диаметром около 20 см и высотой около метра. Потом мы обнаружили этот эффект на самой верхней точке капюшонов,

на кончике пальца, направленного вверх, даже на задранном носу. Вот как развлекалась верхняя вахта большой подводной лодки!

Но вскоре комфорт мягких субтропиков тоже остался за кормой. С каждым пройденным градусом широты становилось всё жарче. Кондиционеров на лодках в то время ещё не было. Была объявлена форма одежды «Разовая». Разовое бельё - безрукавка, трусы с кармашком, сандалии на босу ногу. На шее разовое полотенце. Положены были ещё разовый платок и разовые носки. Но платок был в буквальном смысле разовый, хотя, как и весь комплект белья, выдавался на 10 суток. Носков потом после похода хватало если не на год, то на полгода точно. Это бельё не подлежало стирке, шло в ветошь, которой на лодке никогда не хватало. Однако в тылах нашлись умники, которые в 70-х годах добились того, что за счёт разового белья сократили норму снабжения ветошью.

Самым прохладным стал 1-й (торпедный) отсек и несмотря на то, что он был режимным (12 торпед лежат открыто, на них - всякое имущество. Головки - боевые зарядные - ещё не были закрыты огнезащитными чехлами, хотя после взрыва ПЛ Б-37 поступил приказ разработать, изготовить и поставить на лодки такие чехлы. Из 6 торпед в торпедных аппаратах одна - особая). Однако режим постоянно нарушался - все искали прохлады. 2-й и 4-й отсеки, аккумуляторные и одновременно жилые, в надводном положении благодаря постоянному вентилированию довольно терпимые, но в подводном положении они необитаемы. Там всё выделяет тепло - прежде всего аккумуляторная батарея. Тогда ещё не было системы водяного охлаждения электролита и после зарядки в этих отсеках под ногами живущих в них находились аккумуляторы теплоты весом по 1,5 сотни тонн с температурой свыше +40 гр. С.

Второй источник тепла - приборы сжигания водорода, выделяемого батареями. Они размером с хлебницу, но их по 22 прибора в каждом отсеке и температура в 4 - 5 раз выше, чем у батареи.

Третий - регенерационные установки для поглощения CO<sub>2</sub> из атмосферы отсека и выделения кислорода. Этих «печек» в отсеке из расчёта одна на 4 человека.

Во втором отсеке особенно страдает акустик на посту 22 (пост гидроакустического наблюдения и связи) - там ещё г\ак станции греют. Короче, зачастую во 2-ом отсеке кроме акустика оставался только Лимир Винокуров, командир БЧ-4, РТС. Он лежал в «разухе» на незастеленном дерматином дивана и плавился. Я до сих пор поражаюсь ему, а он был не из худеньких!

В 4-м ещё хуже - там камбуз, там почти постоянно в работе котлы для приготовления пищи, там ещё и влажно, а сосед у него в корму - 5-й отсек, дизельный, где после остановки дизелей и герметизации отсека температура в первые часы после погружения поднимается до +70гр. С! В надводном положении в 4-м вполне сносно - через него «просасывается» воздух для работы дизелей.

5-й отсек - о нём уже сказано. Под водой он становится пригодным для проживания через 6 - 12 часов. И тогда 6 - 8 мотористов, забрав матрацы из других отсеков, устраиваются на крышках дизелей и между правым и средним дизелями. При работе дизелей отдыхать там невозможно.

6-й отсек, где и моё спальное место, терпим в надводном положении. Из 3-х главных гребных моторов хотя бы один работает в режиме генератора и охлаждается вентилятором. Если открыть крышку лючка в трюм, то оттуда идёт воздух. Неважно, что он тёплый, важно, что он обдувает твоё горячее потное тело. Во время зарядки, когда температура в 6-м отсеке поднимается до +40грС, отдыхать в отсеке невозможно. Народ сползает с коек, открывает лючки в трюм и по 3-5 человек садятся вокруг лючков и дремлют на корточках, как у костра, только не греются, а пытаются избежать перегрева.

7-й отсек, кормовой торпедный - жилой отсек на 17 коек. Торпеды только в 4-х торпедных аппаратах. Но если лодка выйдет в море в минном варианте, то остаётся только 4 спальных места - на остальных будут «отдыхать» запасные мины. Отсек концевой, плохо вентилируется, в нём много работающих механизмов и о комфорте по температуре говорить не приходится.

Месяца через два каждый отсек будет иметь свой устойчивый запах:

7-й свинарника. От подгнивших овощей, которые там хранятся, и от бздели, источником которой являются люди, ибо что такое 104 м. куб, (таков его объём)? Это небольшая 2-хкомнатная квартира общей площадью 40 кв.м. при потолках 2,6м И в ней находится до 18 человек.

6-й - комбинированный запах масел, красок и озона от перенасыщения отсека электрооборудованием.

5-й - запах машинного отделения - соляр, гарь.

4-й - запах пищи, несвежий застарелый.

3-й Центральный пост - пожалуй, трудно выделить что-то характерное, может чуточку пованивает фекалиями, - в отсеке расположен галльюн.

2-й - запах электролита, немного кисловатый, немного горьковатый, в общем - характерный. И только первый отсек ничем не пахнет.

### «Соринка на перископе»

А мы с каждым часом всё ближе и ближе к тропикам. Обстановка начинается сгущаться - мы пересекаем трансатлантические пути. Чтобы избежать обнаружения, а нам нежелательны встречи не только с военными кораблями, но и с гражданскими - мы вынуждены днём ползти под водой. А светлое время суток около 11 часов. Лодка снова начинает отставать от графика движения.

Когда отставание достигло критической величины, командир решил днём идти под РДП, т.е., под шноркелем. Лодка на перископной глубине выдвигает из воды трубу большого диаметра, через которую идёт забор воздуха для бортовых дизелей, которые работают с выхлопом под водой, имея противодавление на выхлопе до 0,7 кг\см.кв. Отсеки, обычно загерметизированные в подводном положении, в режиме Работы Дизеля Под водой (РДП) сообщены через открытые клинкеты вентиляции с 5-м, дизельным отсеком на случай провала ПЛ. Если боцман не удержит лодку на глубине 7 - 8 м (причиной этого может стать ошибка, сильное волнение моря и пр.) и она провалится, воздушная шахта РДП перекрывается поплавковым клапаном, а т.к. веры ему нет, то вахтенный трюмный закроет ещё одну захлопку, и дизеля, не останавливаясь, сосут воздух из отсеков, пока:

А) лодка не выберется на рулях без и с увеличением хода, без или с подачей воздушного пузыря в цистерны главного балласта;

Б) пока их не остановят, или они остановятся сами.

Бывали случаи, что лодка провалилась до 15 м, а «атмосферное» давление в отсеках за минуту-полторы падало с 760 мм рт.ст. до 660 - на 100 мм рт.ст. Вот почему в подводники берут, как и в водолазы, лиц со здоровой триадой «ухо-горло-нос», с проходимой евстахиевой трубой, через которую идёт выравнивание давления снаружи барабанной перепонки и изнутри. Иначе лопнет перепонка, а если и не лопнет, то боли в считанные часы сведут человека с ума. Во всяком случае сделают его небоеспособным. Но в процессе плавания, в основном из-за простуды, многие испытывают неудобства при перепадах давления. Выравнивают его либо дутьём в нос при зажатых пальцами ноздрях, либо глотательным движением. Опытный подводник этого не делает, он делает автоматически нечто труднообъяснимое, как, к примеру, объяснить словами удержание равновесие на коньках или велосипеде?

Итак, принято решение в светлое время суток идти под РДП. Всплываем на глубину 30 м. Прослушиваем горизонт. После доклада г. акустика «Горизонт чист» командир объявляет боевую тревогу. Если это происходит на моей вахте, то я вместе с командиром поднимаюсь в боевую рубку, задраиваем за собой нижний рубочный люк на случай таранного удара (рубка пострадает, зато остальной прочный корпус останется герметичным). Командир по «Нерпе» приказывает:

- Боцман, всплывай на глубину 9 м!

Старпом объявляет:

- Всплываем на перископную глубину, слушать в отсеках! - оставляет подключёнными на Центральный пост акустика и концевые отсеки.

- Глубина 25м....., 20м...., 19м.....,

Мы начинаем поднимать перископы.

- 15!

Мы впились в окуляры, развернув перископы командир вправо 90 гр., я - лево 90гр. Ещё одно открытие! Лодка, окрашенная в шаровый (серый) цвет, кажется под водой белой! И не просто белой, а молочно-белой! Выходит, она не маскируется шаровым цветом под водную среду, а резко выделяется в ней. После кубинского похода лодки стали красить в чёрный цвет.

- 11 м!

Командир уже крутит свой перископ и, пробежавшись два раза по всему горизонту, в первый раз с максимальной возможной скоростью, докладывает:

- Ближний горизонт чист! - после этого переключает его на 6-кратное увеличение и, сузив во столько же раз угол обзора, начинает изучать дальний горизонт (*В 70-е годы мы пришли к выводу о том, что командирский перископ должен при всплытии «смотреть» прямо и малом увеличении. Тогда после выхода «зрачка» перископа над поверхностью командир сразу осматривает море по курсу и затем - опасный сектор. Если опасный сектор - справа поворачивает перископ вправо до курсового угла около 45 гр. Не обнаружив опасности, через «ноль» ведёт перископ влево вокруг, по всему горизонту, затем осматривает «воздух», затем снова горизонт, на этот раз уже на большом увеличении. Всё это обязан сделать сам командир! Прим. Ред.*)



- 10 м!

И мой, более короткий зенитный перископ вышел из воды. Я кроме горизонта захватываю 35 гр. неба и начинаю его осматривать, после чего перевожу угол обзора ещё на 40 гр. к зениту, докладываю:

- Воздух чист!

- Поднять ВАН (Выдвижная Антенна, радиоантенна. В первые минуты после выхода её на поверхность этой антенной безраздельно пользуется радиоразведчик ОСНАЗ, прим. Ред.), Накат (обнаружитель радиолокационных сигналов).

Спустя 15-20 минут, после доклада обстановки в радиоэфире и об отсутствии военных радиолокационных сигналов даёт команду:

- По местам стоять, под РДП становиться.

Стали под РДП, объявлена боевая готовность под РДП, 3-я б.смена на вахте. На командирском перископе я, на зенитном - врач Владимир Эмильевич Терек. При длительном пребывании под перископом люди «свободных» профессий, - замполит, доктор и командир БЧ-4, РТС - расписаны вторыми вахтенными офицерами. Зенитный перископ с гидроприводом: нажал на ручку, и он, стрекоча, сам вращается, а ты только успевай ноги переставлять и глаз держать на резине окуляра. Другое дело командирский - он приводится во вращение «пердячим паром» - правую рукоять тянешь изгибом локтя на себя, а левой ладонью левую рукоятку толкаешь от себя. Поворот вправо. Если влево - меняешь руки. 4 часа - это трудно. Поэтому, злоупотребляя служебным положением (я сейчас самый старший и никто, кроме командира ...), я меняюсь с доктором и отдыхаю на зенитном перископе. Ведя непрерывное наблюдение, мы травим о службе, о женщинах, о пище, о Кубе, о ... чем только мы травим! Оптика перископов никогда не бывает чистой. Во всяком случае я в такой ни разу не смотрел. Были свои приметы и у наших перископов. Особенно у зенитного - соринка или что-то другое, прилипшее изнутри. За разговорами я вдруг заметил вторую соринку. Перевёл ручку на «б» - самолёт разворачивается на нас.

### «Под бомбами»

- Срочное погружение!

Смолк дизель. Доктор опустил свой перископ, я же непрерывно смотрю на самолёт, пытаюсь, пока лодка не готова, определить тип самолёта - «Марлин»! Наконец, дизельный отсек доложил:

- 5-й готов к погружению.

- Боцман, погружаться на 120 м! Доложить командиру, погрузились от самолёта!

Перископ стал дрожать от среднего хода и я его опустил и спустился в Центральный пост. Командир изменил моё приказание: погружаться на 180 м. На глубине около 100 м. изменили курс. Минут через пять раздался взрыв. Все отсеки доложили, что слышен взрыв в районе своего отсека. Взрыв небольшой мощности, аналогичный взрыву ручной гранаты. Ещё взрыв. Потом ещё. Была объявлена боевая тревога и мы погрузились на 240 или на все 250 м. Бомбёжка длилась очень долго, часов 8, то ближе, то дальше. И всё это время мы сидели по тревоге. Через несколько часов забывали об этом, кто-то что-то рассказывал, другой был не согласен с рассказчиком, начинался спор, повышались голоса, потом Центральный голосом командира возвращал нас к имевшему месту событию:

- 7-й, нас бом-бят, а вы смехуёчками занимаетесь!

Мы постепенно уходили от района обнаружения или самолёт выбрал ложное направление. Но взрывы наконец погасли, шипя. Именно шипя. Если на малых дистанциях это был короткий звук высокого тона, как будто стегали по корпусу стальным прутом, то с увеличением дистанции звук терял высокие тона, увеличивалась его длительность и, наконец, превратилась в шорох.

Мы перешли с главного мотора на движение под мотором экономического хода, всплыв на 150м. Это мотор небольшой мощности 80 - 100 об.мин. Под «экономходом» на таких оборотах ПЛ развивает 1,2 - 1,5 узла. Это меньше 3 км\час, скорость медленно идущего человека.

Но вдруг послышался слабый писк гидролокатора. Корабельного. Самолёт вызвал ПУГ - поисково-ударную группу! Мы вновь прибавили ходу, перейдя на главный мотор, и увеличили глубину погружения. Гидролокатор прослушивался часов 6, сила сигнала не превышала 2 баллов. А это значит далеко, миль 25. Когда затих гидролокатор, кончилась ночь и начался день, который мы просидели под водой и всплыли с наступлением вечерних сумерек, через 32 - 34 часа после срочного погружения. Было тихо. И море, и тактическая обстановка. Сразу начали зарядку аккумуляторной батареи. Мы пропустили много сеансов связи и поэтому сделали запрос об информации для нас с изложением причины её пропуска.

Этой ли ночью или в очередной сеанс связи было получено:

- 1) в районе Кубы США начали учение амфибийных сил;
- 2) нам занять район ожидания с координатами ... (у Багамских островов, со стороны Атлантики).

Несколько суток мы пробыли в районе ожидания. С противолодочными силами больше контакта не имели. В мышеловку нас не посылали. А именно в проливах и «погорели» 2 из 4-х наших лодок. Одна уже было вошла в Карибское море, но потом, получив приказание вернуться в Атлантику, была обнаружена американской авианосной поисково-ударной группой (АПУГ). 7 эсминцев цепко держали ПЛ Б-59. «Настолько цепко, - рассказывал после возвращения в базу мой однокашник и тоже «группмен» Виктор Васильевич Лящецкий, - настолько цепко, что когда через двое суток безуспешного отрыва лодка разрядилась почти до нуля, то возникла проблема, как безопасно всплыть, - эсминцы проходили над лодкой каждые 4 - 5 минут. Всплыли на 40 м, включили ходовые и якорные огни, мигалки аварийно - спасательных буёв и стали ждать. Как только очередной эсминец зашумел винтами у нас над головой, продули балласт средней группы и пробкой вылетели из-под воды прямо по корме эсминца».

Это происходило на его вахте, вместе с командиром выскочили на мостик. Была ночь. Вокруг море огней. В воздухе самолёты. Пролетая над лодкой, они слепили её прожектором и стреляли из пушек. Лодка в дрейфе сразу же после продувания главного балласта начала зарядку аккумуляторной батареи. С рассветом увидели всю АПУГ. 7 эсминцев устроили карусель вокруг лодки, авианосец лежал в дрейфе у горизонта, с него взлетали самолёты, на брешущем пронеслись над лодкой, но уже не стреляли. Лодка дала ход и легла на курс, указанный Главкомом ВМФ. АПУГ за ней не пошла, выделив для «эскорта» только один миноносец, который шёл параллельно на расстоянии 20- 25м небольшим уступом так, чтобы его бак был на траверзе мостика лодки. На баке разместился джаз из 4-х негров, которые несколько часов давали концерт для Б-59 до тех пор, пока... Пока помощник командира не получил разрешение от командира капитана 2 ранга Савицкого выбросить за борт бочонок испортившейся от жары селёдки. Сначала командир не выпускал помощника из-за бороды - «Стыдно перед Америкой». Помощник сбрил бороду, получил «Добро» наверх и выбросил бочонок с борта, где шёл эсминец. Эсминец сделал резкий отворот от лодки, дал полный ход и почти исчез на горизонте. Потом вернулся и продолжил сопровождать ПЛ, но на таком расстоянии, что продолжать концерт уже не было смысла. Ах, эти коварные русские! Произведя зарядку АБ и хорошо её провентилировав, ПЛ Б-59 погрузилась и успешно оторвалась от вероятного противника.

Вторая лодка Б-38 (на самом деле, Б-36. Прим. Ред.) под командованием капитана 2 ранга Дубивко была обнаружена на подходах к Багамским островам.

У третьей ПЛ Б-130 (командир капитан 2 ранга Шумков) произошла серьёзная поломка дизеля и она, всплыв по приказанию Главкома, пошла в базу в сопровождении спасателя «Памир».

#### «Приказа на прорыв не последовало»

Мы же, ещё не зная о передрягах наших однополчан, не ведая, что уже добыли себе славу на их костях, ждали сигнала на прорыв, всплывая только для определения места и для зарядки батареи. Ничего у нас не происходило, связанного с противодействием противолодочных сил. Природа же нам преподнесла тропический циклон - днём качало даже на глубине 100 м. и тоскливо было думать, что вечером надо всплывать для определения места. Однако, когда всплыли в ранних ещё сумерках и поднялись на мостик, то оказалось, что ветер 1 - 2 м\сек, а море ... На море было страшно и удивительно смотреть. Волны поднимались высоко вверх и падали, не передвигаясь. Стоячие волны! Давление было очень низкое. Старые моряки определили: мы в центре циклона, мы попали в «глаз циклона».

Но Москвы дала нам второй район ожидания. Мы поднялись по широте на траверз Нью-Йорка, но миль на 500 к востоку от него, и там обнаружилось, что почти всё масло для дизелей в запасных цистернах засолено морской водой. Не сразу решились доложить об этом на берег. А в целях экономии легли в дрейф. Первые 2 - 3 суток погружались от самолёта. Потом установили, что это не «тот» самолёт. Во-первых, строго в одно и то же время, во-вторых, на очень большой высоте. Перестали вообще погружаться. И нам везло. Наконец, решились, передали РДО на берег о запасах масла. Получили квитанцию и стали ждать. Это была пятница. Не дождавшись к исходу суток, командир рассуждал так: «Завтра суббота, выходные. Главком на даче, никто не решается его беспокоить, а оставшиеся за него не берут на себя смелость принять без него решение. В понедельник до обеда политзанятия, ответ получим или вечером в понедельник, или во вторник». РДО пришло вечером в понедельник: «Следовать в базу» (по рассказу Р.А.Кетова, изложенному на стр. 367 книги П.Хухтхаузена «Кубинский кризис», приказание на возвращение в базу было получено 20 ноября 1962г, **во вторник**. Прим ред.). И мы пошли, но скрытно. Северо-восточная Атлантика в конце

октября - сплошной шторм. Но хоть попутный. Лодке не угрожает опрокидывание на попутной волне, как надводному кораблю. Прежде всего, потому, что её скорость меньше скорости волны. Но на борт влоло - не дай Бог! Нас не сбивало с ног встречной волной. Но волны медленно накатывали сзади, медленно накрывали и медленно-медленно уходили вперёд. Настолько медленно, что еле-еле хватало воздуха, чтобы не захлебнуться.



**Идем к Кубе. На вахте ст.лейтенант Шеховец Е.Н. и главстаршина Щетин А.С.**

**«Хватит испытывать судьбу»**

Последняя ночь перед приходом в базу, последняя зарядка аккумуляторной батареи. Я отдыхаю во 2-м отсеке на чужой койке под шум просасываемого через отсек и батарею воздуха. Просыпаюсь от потряхивания по плечу.

- Товарищ старший лейтенант, выйдите из отсека.

Я никак не пойму, почему выйти? На вахту? В отсеках тишина. Я вышел в Центральный. Там командир, старпом. Все хмурые и все молчат. И тоже тишина. Наконец, командир или механик через открытую переборку во второй отсек:

- Сколько?

- Всё так же 4%.

Водород. В результате неправильного приготовления системы вентиляции во 2-м отсеке к концу зарядки не выводился из отсека, а накапливался, достигнув концентрации гремучей смеси! Всё было остановлено, даже вентиляторы. Водород удалялся «естественно в атмосферу» (это не ирония, а цитата из документа). Через полчаса, когда концентрация упала до 2,5%, были пущены вентиляторы.

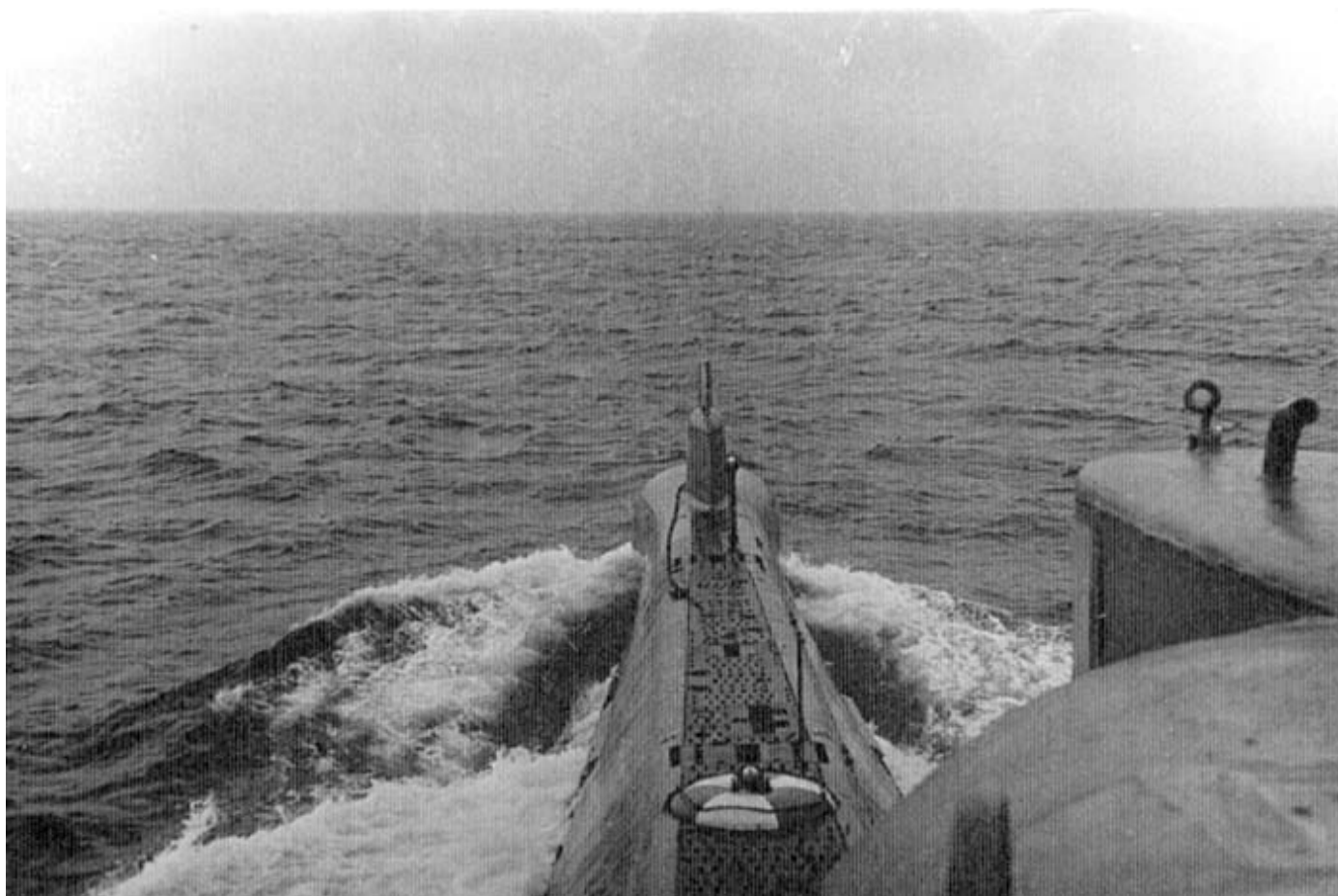
Через несколько часов после этого эпизода происходит эпизод № 2 из-за неправильных действий трюмного машиниста 7-го отсека, который из благих намерений выводит из благих намерений выводит из строя гидравлическую систему, лодка из положения под РДП на перископной глубине провалилась на 120 м. А под килём было 180м! - Баренцево море. Конечно, на лодке было предусмотрено запасное ручное или электрическое управление жизненно важными механизмами на такой или подобный случай. И мы постоянно тренируемся по переводу управления с гидравлического на ручное (клапана и захлопки) и электрическое (рули). Но на тренировках не всегда можно создать обстановку, полностью совпадающую с реальной. В некоторых случаях создавать её просто запрещено - опасно.. А режим «под РДП» именно такой случай.

А где-то за 2 - 4 часа до всплытия в назначенной точке, где завершился скрытый этап возвращения в базу, вдруг зазвучали частые звонки колоколов громкого боя «Аварийная тревога! Пожар во 2-м отсеке!» Короткое замыкание в электропроводке электрокипяtilьника на 10 л для

мытья посуды (вода то была морская!). Командир сказал: «хватит испытывать судьбу» и приказал всплывать. При молчаливом согласии комбрига капитана 1 ранга Агафонова. Кстати о комбриге.

Я не могу вспомнить ни одного случая, чтобы он вмешался в действия командира, как не могу в последующие годы вспомнить других начальников, оказавшихся на борту, которые не вмешивались бы в действия командира. Возможно здесь сказались, во-первых, то, что Рюрик Александрович действовал всегда так решительно и отдавал приказания таким внушительным голосом, что просто представить трудно, как кто-то оспаривает его решение. Во-вторых, АГАФОНОВ пришёл с другого проекта.

Не знаю, не мне судить, хотя с годами и я стал командиром ПЛ, но моё отношение к своему первому командиру так и осталось лейтенантским.



Возвращение домой после операции "Кама". Атлантика. Курс Nord-Ost.

#### «Тёплая встреча»

Итак, мы всплыли, миновали о.Кильдин, вошли в Кольский залив, через Сайда-губу в бухту Ягельную и 2 часа томились, в дрейфе, ожидая когда же нам назначат причал и разрешат швартоваться. Мы томились, злились, радость возвращения медленно, но безвозвратно испарялась. Наконец, когда это произошло, прозвучал наконец весёлый аврал: «По местам стоять, на швартовы становиться». Мы, швартовные команды, мигом выскочили наверх, где, несмотря на то, что 15 декабря стояла в разгаре полярная ночь (6 суток до зимнего солнцестояния), было светло, слабый мороз, редкий снежок и безветрие. Но швартовались мы так же долго, как и ждали «Добро» на заход в бухту. Лодка, к борту которой мы швартовались, долго не принимала концы (?!). Как мы вскоре узнали, она находилась в боевом дежурстве с ядерными ракетами в шахтах и не имела права допускать кого бы то ни было к борту. Но встречавший нас лично командир эскадры контр-адмирал РЫБАЛКО принял ответственность на себя и мы всё-таки «привязались». Затем около часа по всей территории базы искали для нас сходню. Таковой не нашли и с одного круглого борта на круглый другой подали две доски сороковки и адмирал первым, балансируя, перешёл на наш корпус, принял рапорт командира, приказал собрать экипаж в 7-м отсеке, где добил нас короткой речью: «Ну, задание Правительства вы выполнили. А пока отсутствовали, здесь кое-что изменилось. Так что давайте привыкать к новым порядкам». И под команду «Смирно» покинул отсек и, не задерживаясь, подводную лодку.

Нас поселили в крысятниках старой-старой плавбазы «Инза».

По четверо офицеров разместили в слепых каютах без иллюминаторов (подводники! Им привычно!), непригодным для жилья. Матросы - в кубриках с ещё более худшими условиями. Командир надолго сгинул, отчитываясь за поход сначала в эскадре, потом на флоте, потом в Москве. У старпома было не меньше забот с отчётами, но он хоть изредка появлялся перед нами. Офицеры рвались в Полярный к семьям. Поскольку я был соломенным холостяком (жена училась в Москве) меня через сутки крутили по дежурствам. 20-я эскадра, сформированная для похода на Кубу, потеряла своё предназначение, лодками не занималась, коренное соединение (местное) нас за своих не принимало. Мы оказались ничьи на чужой территории, на нас вешали всех собак. Мы злобились и разлагались. И когда штурман в ответ на какое-то замечание старпома обложил его матом, а старпом, классический старпом, в интересах службы и порядка не дававший спуска никому, молча сглотнул оскорбление и вышел, я почувствовал, что дальше ехать некуда.

Где-то после нового 1963 года, который мне совершенно не запомнился, настолько серы и однообразны были дни этого периода, замполит вдруг стал обегать все наши гадюшники с радостными возгласами «Все на митинг! Все в кубрик на митинг!» Нехотя и не сразу собрались один - два офицера, два-три мичмана, старшины и матросы, естественно, все кроме вахты - им деваться некуда.

- Товарищи! Нам оказана высокая честь. Слушайте телеграмму Главнокомандующего Военно-Морским флотом и Члена Военного Совета - начальника политического управления ВМФ! «В годы ВОВ на средства трудящихся Челябинской области была построена подводная лодка М-105, которая, сражаясь с немецко-фашистскими захватчиками в составе Северного флота, покрыла себя неувядаемой славой и стала гвардейской. М-105 давно перестала существовать, но её имя навечно вписано золотыми буквами в страницы истории нашего славного военно-морского флота. Сохраняя преемственность боевых традиций, подводной лодке Б-4 Северного флота за успехи в боевой и политической подготовке присвоить наименование «Челябинский комсомолец». Поздравляем экипаж подводной лодки с присвоением наименования «Челябинский комсомолец» и выражаем уверенность в том, что весь личный состав ПЛ своими дальнейшими успехами в боевой и политической подготовке и крепкой воинской дисциплиной будет достоин этой чести».

- Кто желает выступить, дорогие товарищи?

Молчание. На лицах никакого энтузиазма.

- Ну, товарищи! Что же вы? Нам оказано такое доверие, такая честь. Прошу высказываться. Можно с места

- Когда баня будет?

- Почему мыла нет?

- Почему почту редко приносят?

Валентин Васильевич растерялся. На глазах проступили слёзы...

Вот и всё. Поход завершился. Adios, amigos cubanos! Были у меня часы «Кама» - носил несколько месяцев, выбросил. Купил матери радиолу «Кама» - ремонт за ремонтом, выкинули. Был у меня велосипед «Кама» - увели.

Была и эта «Кама».

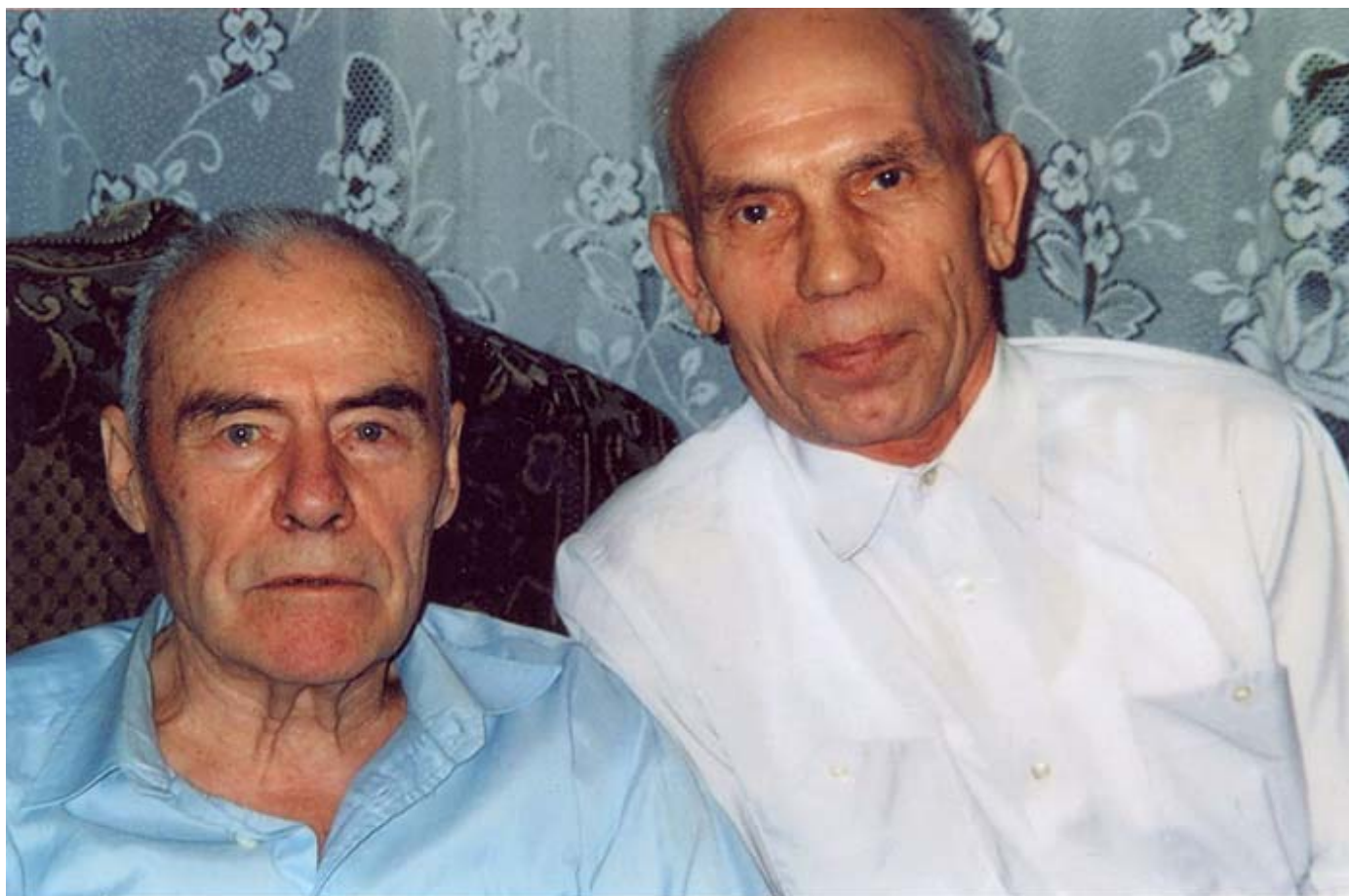




Два дня после возвращения из Кубинского похода. В первом ряду крайний слева боцман Б-4 Щетинин А.С.

А как в дальнейшем сложилась служба у дружного офицерского корпуса подводной лодки «Челябинский комсомолец»?

Командир капитан 2 ранга КЕТОВ Рюрик Александрович. Ушёл на атомоходы. В звании капитан 1 ранга и с должности заместителя командира дивизии ушёл в запас, долго плавал капитаном - наставником в БМП. Живёт в Санкт -Петербурге.



**Командир Б-4 Кетов Р.А. и Боцман Б-4 Щетинин А.С.**

Заместитель командира по политчасти капитан 3 ранга ВАЖЕНИН Валентин Васильевич в последний раз встречался мне в чине контр-адмирала в должности начальника Политуправления флотилии ракетных подводных лодок.

Старший помощник командира СМИРНОВ Юрий Фёдорович был командиром лодки у нас в Полярном, затем переведён в штаб Северного флота. Умер в расцвете лет и сил.

Помощник командира капитан - лейтенант КОКОРЕВ Юрий Александрович поменял Северный флот на другой и о дальнейшей его судьбе мне неизвестно.

Командир штурманской боевой части капитан-лейтенант БАТАСОВ Николай Васильевич стал командиром и на этой должности в звании капитан 2 ранга внезапно умер.

Командир рулевой группы старший лейтенант АЛЕКСЕЕНКО Пётр Сидорович встречался мне в 80-х годах на одном из флотских совещаний в звании капитан 1 ранга, офицер штаба. Сейчас в запасе. Живёт в Санкт-Петербурге.

Командир минно-торпедной боевой части капитан-лейтенант ГЕРАСИМОВ Владимир Иванович был командиром атомохода, стал капитаном 1 ранга, командиром дивизиона атомных ПЛ. Больше о нём, к сожалению, не знаю.

Командир торпедной группы ШЕХОВЕЦ Евгений Николаевич был двенадцать лет командиром лодки, дослужился до капитана 1 ранга, в 1986 году ушёл в запас, «капитанил» на небольшом научно - исследовательском судне, сейчас работаю в инспекции госнадзора порта Выборг.

Командир боевой части связи, начальник радиотехнической службы ВИНОКУРОВ Лемир Павлович. След потерян после моего перевода на другую лодку.

Командир электромеханической боевой части инженер-капитан 3 ранга СКРЫЛЕВ Николай Андреевич, был флагманским механиком бригады. Потом ... не знаю.

Командир моторной группы старший лейтенант МИНЧЕНКО Геннадий Дорофеевич ушёл с лодок в судоремонт. Когда я с ним встретился снова, капитан 1 ранга - инженер Минченко руководил морским заводом в г. Полярном.

Начальник медицинской службы капитан медслужбы ТЕРЕК Владимир Эмильевич в бытность мою в Полярном приезжал ко мне в гости из Североморска, где он служил в главном госпитале флота. Затем подполковник м/с Терек перевёлся в какое-то военное учреждение в Подольск и в дальнейшем след его затерялся.





Ветераны-подводники во главе с боцманом главстаршиной Щетининым А.С. 2011.