



**Капитан 1 ранга  
Бурмистров Эдуард Иванович**

## **Будни морских разведчиков.**

### **Взгляд с мостика разведывательного корабля**

Пишу я для тех, кто примерно в моё время, служил в разведке, на кораблях ОСНАЗ. Остальным это будет не интересно. Все данные - из моей памяти, никаких документов, даже личных, у меня под рукой нет. Поэтому, если что не так, прошу извинить, сделайте скидку. Память, она с возрастом стирается, да и всё основано на моём личном видении, всё это мои выводы и наблюдения, а они не всегда могут быть правильными.

## Как я попал в разведку

С детства я хотел стать моряком и, закончив 10 классов в городе Артёме Приморского края, подался по стопам старшего брата в Тихоокеанское Высшее Военно-Морское училище имени С.О. Макарова (ТОВВМУ). Сдал вступительные экзамены и стал курсантом штурманского факультета, как я и хотел. По окончании училища в 1957 году попал на историческое кабельное судно "Баклан" командиром БЧ-1-4-Р.



Кабельное судно «Баклан».

Службу "Р" мне пришлось на корабле организовывать своими руками. Вдвоём с радиометристом мы установили на корабле радиолокационную станцию "Зарница".

После списания старого "Баклана" меня силой приказа бросили на перегон Северным Морским Путём, кстати, уже во второй раз, спасательного буксира "СБ-28" для Петропавловского дивизиона Аварийно-спасательной службы, в той же должности командира БЧ-1, хотя я был уже старшим лейтенантом и четыре года в этой должности. Как выяснилось позже, в Ленинграде, где мы принимали этот спасатель, он предназначен для 433-го Отдельного дивизиона аварийно-спасательной службы (ОДАСС), базирующегося в городе Владивостоке, и команда на нём гражданская, кроме командования - 4 офицера, в том числе и командир БЧ-1. Так зло судьба кидала молодого офицера, на плечах которого уже была семья в составе жены и маленького ребёнка. Так я невольно поменял место службы с Петропавловска Камчатского на Владивосток.

В 433-м ОДАСС капитан-лейтенантских должностей на кораблях было всего четыре - две командира корабля и две помощники командиров. Толпа переживающих старших лейтенантов слонялась по вечерам с корабля на корабль в поисках развлечений - у кого бы выпить. Встречаясь в городе с однокашниками по ТОВВМУ, естественно самый первый и актуальный вопрос: - «Где служишь и кем?», и услышав ответ: - «В ОДАСС» второй вопрос: - «За что попал туда?». Все знали меня в училище как дисциплинированного, успевающего курсанта.

Однако вскоре ФОРТУНА улыбнулась мне, и меня назначили помощником командира корабля на спасательное судно "АРБАН". Это был новейший и благоустроенный по тем временам корабль. Негласно его называли королевской яхтой, так как с прибытием какого-либо начальства их частенько поселяли для проживания на "АРБАН". Ещё до назначения на "АРБАН" я стал искать себе должность капитан-лейтенанта, но всё бесполезно. И вот однажды, на Ленинской встречаю Юру Максименко (*прим. контр-адмирал Максименко Ю.С. начальник Разведки ТОФ, 1982 – 1991 гг.*) своего однополчанина по училищу, и он мне рассказал про загадочные корабли на 37-м причале, где он в то время уже служил. Мне страшно захотелось попасть на них, и я в один прекрасный день пошёл на 37-й причал искать капитана 2 ранга Проценко А.И.,

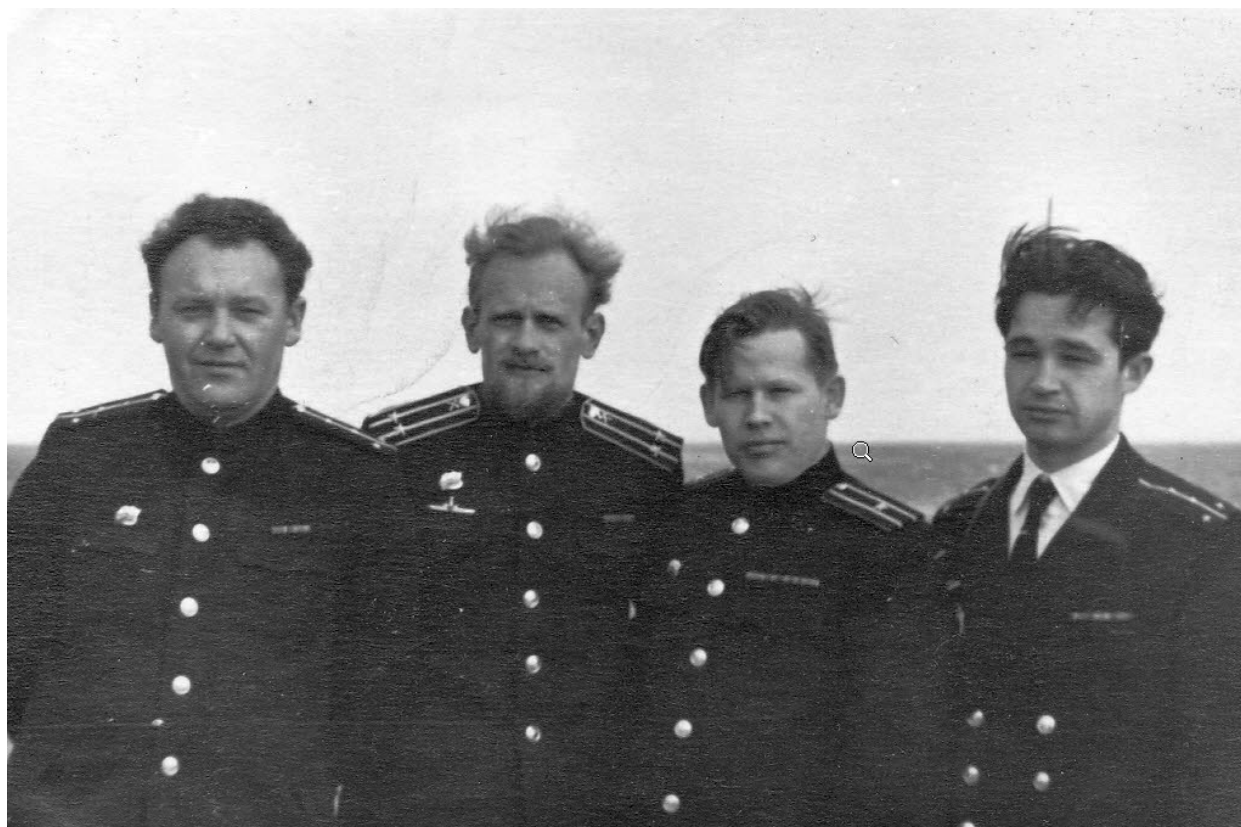
который в то время командовал 169-м отдельным дивизионом кораблей ОСНАЗ. Он со мной побеседовал, сказал, что мест свободных сейчас нет, если освободиться на каком-нибудь из кораблей место командира БЧ-1, то он обо мне вспомнит. Я рад был и этому. Он записал меня в свой «колдун» и я вернулся на свой опостылевший уже "СБ-28". Вскоре после этой беседы я был назначен помощником командира СС "АРБАН" и получил очередное воинское звание - капитан-лейтенант.

Будучи помощником командира СС "АРБАН" я участвовал в походе к западному побережью США. Цель похода была обеспечение плавания наших АПЛ в Тихом Океане. Мы были единственным на флоте спасательным судном, более-менее подготовленным для оказания помощи АПЛ в надводном положении. Кроме этого, нам было поручено решение разведывательных задач. Корабль был до предела забит подводниками и разведчиками. В этом походе я полностью разобрался, чем занимаются эти таинственные корабли с 37-го причала.

Вскоре после похода неожиданно СС "АРБАН" передали Разведке флота, и он вошёл в состав 169-го отдельного дивизиона кораблей ОСНАЗ. Я встретился с капитаном 2 ранга Проценко А.И. уже как старый знакомый, капитан-лейтенант и помощник командира корабля. После этого я прослужил 16 лет на кораблях разведки. После "АРБАНА", переименованного в "ПЕЛЕНГ", я перешёл командиром корабля на однотипный корабль "ГИДРОГРАФ". Этим кораблём я командовал 5 лет, с 1969 по 1974 год. За время службы на этом корабле было несколько интереснейших походов, в том числе первый на ТОФ поход разведывательного корабля с заходом в иностранный порт - Берберу Сомали. После "ГИДРОГРАФА" - старший помощник командира БРЗК "ПРИМОРЬЕ" и после командиром этого же корабля. Службу я закончил в 1991 году, прослужив капитаном-наставником по военно-морской подготовке у рыбаков почти 8 лет. В возрасте почти 56 лет ушёл на пенсию.

## Походы с А.И. Проценко

Особо хочу остановиться на совместных походах с Андреем Ивановичем Проценко. Каждый поход с ним - отдельная «летопись». Первый наш совместный поход был ещё на спасательном судне "АРБАН" к западному побережью США. Я был капитан-лейтенант помощник командира корабля, Андрей Иванович - капитан 2 ранга, командир дивизиона. Нас заарендовала разведка и подводники. На корабль загрузили порядка 25 подводников, в основном команда БЧ-5 АПЛ и человек 40 разведчиков. Это при штатном экипаже около 80 человек.



СС "Арбан". Замполит капитан-лейтенант Святецкий О.М., командир группы подводников, командир корабля капитан 3 ранга Молодых, помощник командира капитан-лейтенант Бурмистров Э.И.

Срочно переоборудовали кубрики, вместо нормальных одноярусных коек сделали 3-ярусные. В каюты 4-х местных, предназначенные для экипажа, заселили офицеров и мичманов. Причём всё это делалось срочно, в бешеном

темпе. Экипаж был настолько разбавлен прикомандированными военнослужащими, что трудно было разобраться кто наш, кто чужак. В это время произошел такой случай. В каюту к молодому лейтенанту (фотограф от авиации), заходит наш старший боцман старшина 1-й статьи Широков (москвич). Хороший моряк, служака, знающий своё дело, но парень самоуверенный и нагловатый. Старшина обращается к лейтенанту:

- «Лейтенант дай твою шинель, в город сходить».

Видно в авиации в то время такой наглости не было. Он, оробевший говорит, что-то вроде, нельзя, я же офицер.

- «Ничего, всё нормально» - говорит старшина, берёт лейтенантскую шинель, одевает и идёт в город. Вахтенный у трапа смотрит, не верит своим глазам:

- «Володя ты что это?»

- «Пошёл за водкой».

Вахтенный пришёл в себя:

- «Принеси и мне бутылку» - это вахтенный, который охраняет сход с корабля .... Вот такие, были порядки на спасательном судне в шестидесятых годах прошлого века.

Мне, конечно, стыдно в этом признаваться, ведь я был помощником командира корабля, который в первую очередь и отвечал за дисциплину, организацию и порядок на корабле. Но если учесть, что я был молодой помощник и ту стремительность подготовки корабля, неразбериху, которую нам спустили сверху, я даже могу «похвалить» себя, как это мне удалось в этом вихре событий организовать разношёрстный экипаж, чтобы успешно выполнить поставленные перед кораблём очень важные и серьёзные задачи. Правда были ещё командир корабля, замполит и 5 корабельных офицеров, которые каждый на своём участке добросовестно выполнял свои обязанности. Кроме этого были ещё офицеры разведчики и подводники, но они чувствовали себя пассажирами. Мы с трудом, успешно закончили подготовку и вышли в море. По пути к западному побережью США зашли на Курилы (о. Итуруп), забрать с какого-то корабля

оборудование для радиационного контроля и дегазации экипажа АПЛ. Пока проходила передача оборудования, я собрал любителей порыбачить, и мы, человек 20, на вельботе высадились на берег.



СС "Арбан", на пути к ЗП США. Бухта Русская, на охоту. Справа налево: Старший похода капитан 2 ранга А.И. Проценко, капитан-лейтенант Чесных В., помощник командира капитан-лейтенант Бурмистров Э.И.

В это время, конец сентября, шла на нерест горбуша. Мы набрали рыбы, сколько хотели, в полном смысле этого слова, потому что её не надо было ловить, побродили по дикому острову, а когда собрались уходить на корабль, с ужасом увидели, что вельбот лежит на берегу метрах в 15 от воды. Отлив. С большими потугами, с помощью подошедших пограничников, мы толкнули вельбот в воду, но перегруженный рыбой и людьми вельбот захлестнуло волной и вновь выбросило на берег. День подходил к концу, надвигались сумерки, и мы промокшие начали замерзать.

Когда вельбот вовремя не вернулся на корабль, командир корабля понял, что-то произошло, и выслал на помощь второй вельбот. Но погода к этому времени разыгралась, волны с рёвом набрасывались на берег, и от берега уже

невозможно было не отойти, не подойти. Я был старшим в этой компании и вся ответственность, естественно, лежала на мне. С большим трудом, при поддержке некоторых офицеров разведчиков мне удалось снять с берега всю нашу группу и добраться на двух вельботах до корабля, правда, уже поздней ночью. Две, три недели после рыбалки, на корабле из вентиляции несло тухлой рыбой. По всем «загашам» матросы вялили рыбу.



Визуальная разведка - вверху помощник командира капитан-лейтенант Бурмистров Э.И., снизу лейтенант Морев.



На переходе к западному побережью США Андрей Иванович начал меня, безграмотного в разведке, обучать:

- «За морскую разведку, которую должны вести офицеры корабля, отвечает помощник командира» - наставлял он меня. Я упирался, конечно, нигде, ни в каких документах я этого не встречал.

- «Это есть в документах по разведке» - внушал мне Андрей Иванович и продолжал требовать от меня выполнения несвойственных, моей должности, обязанностей.

Я, когда он уж очень доставал, почти «посылал» его подальше: я помощник командира спасательного, а не разведывательного корабля. Впоследствии, я увлёкся визуальной разведкой и за поход начертил массу различных схем облётов, маневрирования и т.д., но никто мне за это спасибо не сказал. Не знаю, нужны ли они были вообще.

Трагикомический инцидент в этом походе произошел в районе Сан-Диего. Нам дали опытный образец ГАС "Ока" с целью испытать его по обнаружению американских подводных лодок. И вот, однажды днём, вдруг стремительно начал разматываться трос, на котором был спущен вибратор ГАС. Вахтенный гидроакустик, который находился рядом, пытался удержать трос, но ничего не вышло. Трос через некоторое время ослаб, выбрали его, но уже без вибратора. Конец троса был обрезан, как ножом. Наверху в то время никаких признаков какого-либо присутствия замечено не было. Опытная ГАС лишилась основного своего узла. Станция была сверхсекретная. Андрей Иванович развернул кипучую, присущую его характеру деятельность по выяснению причин исчезновения вибратора. Были взяты объяснительные записки со всех имеющих какое-либо отношение к данному случаю. Акустик, который держал в руках трос, когда он стремительно уходил в пучину, заявил, что трос тянула живая сила, что ему, как рыбаку это ощущение знакомо. Трогательную объяснительную записку написал замполит, который стоял в это время вахтенным офицером. Объяснительная начиналась так:

- «Сижу я на вахте подстригаюсь...» и т.д.

Я ему сразу сказал: «Олег Мифодиевич, ты пишешь «поклёп» на корабль». Замполит осознал, что «искренность» здесь не уместна и переписал записку.

Андрей Иванович, собрав все документы, и сделал такой интересный вывод:

- «Вибратор имел форму яйца, в верхней части крест на крест четыре поплавка, которые при погружении в воду пошевеливаются постоянно, как щупальца. Проплывающий мимо кашалот, спокойно мог принять его за гигантского кальмара, набросился на него, заглотил и оторвал».

На этом и остановились. Не знаю, как это восприняло высшее командование и чем это кончилось, но я больше об этом ничего не слышал. В те времена уже активно работали боевые пловцы, а мы находились недалеко от американской ВМБ Сан-Диего.



СС "Арбан". Приветствие от Гавайской телекомпании.

По возвращению из похода мы разошлись по своим местам: разведчики к себе, подводники на свою базу, а мы в родной 433-й ОДАСС. Некоторое время мы с Андреем Ивановичем не встречались.

Второй наш совместный поход был на остров Итуруп. Корабль "Гидрограф" застоялся после длительного похода в Индийский океан. Половина офицеров была в отпусках, в том числе и я. В первый день, как только я вышел из отпуска, меня озадачили - срочно готовиться к выходу на Курилы, необходимо доставить флотскую комиссию для расследования гибели двух матросов на пеленгаторном пункте, расположенном на острове Итуруп. Я сопротивлялся, как только мог. На корабле ещё ничего не было сделано для восстановления техники после длительного похода. Многие офицеры были в отпусках, не хватало и матросов. На дворе стоял лютый декабрь, а плавание у Курил в осенне-зимний период не мёд. Я это хорошо знал по собственному опыту. Я отлично понимал - идти в такой поход на неподготовленном корабле опасно. Кроме того, на верхней палубе ещё стояли здоровенные ящики с кондиционерами, которые меня заставили взять в Бербере для доставки во Владивосток. Прошло почти два месяца, как корабль прибыл в базу, а никому не нужные кондиционеры так и загромождали верхнюю палубу, заметно снижая мореходные качества корабля. Старшим на этот поход был назначен начальник 128-го центра капитан 1 ранга Проценко Андрей Иванович. Он то и принялся сразу энергично давить на меня:

- «Срочно готовить корабль».

Все мои доводы он слушать не хотел. Нельзя сказать, что другого корабля в то время не было на бригаде. Просто "Гидрограф" был кораблём более благоустроенным и Андрей Иванович просто не хотел ходить полусогнутым на каком-нибудь «малыше» проекта «Океан».

- «Мы с тобой два старых опытных моряка и нам любые задачи по плечу».

Против воли начальства не пойдешь и я, скрепя зубами начал готовить корабль. Первое требование, которое я выдвинул перед командованием - немедленно убрать с верхней палубы ненавистные кондиционеры. Простоявшие около двух месяцев, они через два дня были забраны с корабля. Команду доукомплектовали недостающими офицерами и матросами. Не нашли замену

командиру БЧ-5, командиром БЧ-5 пошёл наш командир моторной группы лейтенант Михайлов.

После короткой подготовки, приняв на борт флотскую комиссию, мы отправились к острову Итуруп. В первый же день похода Андрей Иванович страшно возмутился и устроил мне разнос, когда узнал, что правый якорь у нас заклинен в клюзе, т.е. отдать его невозможно. Он метал в меня громы и молнии, как можно на таком, не подготовленном корабле выходить в зимнее море. Я напомнил ему, как я сопротивлялся перед выходом. Он немного убавил свой гнев и взялся за дело. Напористости и упорству Андрея Ивановича можно, конечно, позавидовать. Он вызвал боцмана с кувалдой и начал наносить удары по якорю. Конечно, смешно было смотреть, как капитан 1 ранга бьёт кувалдой якорь. Когда Андрей Иванович понял, что ему самому не справиться, отобрал со старпомом человек восемь матросиков покрепче и они по очереди, под его руководством начали молотить по якорю. После, примерно, двухчасовой работы якорь стронулся. Андрей Иванович торжествовал.

Таков был Андрей Иванович Проценко капитан 1 ранга, начальник 128-го центра радио и радиотехнической разведки флота, как он любил себя именовать.

На подходе к острову Итуруп у нас вышел из строя агрегат гирокомпаса, и мы остались без гирокомпаса с давно не проверяемыми магнитными компасами. В заливе Простор, куда мы прибыли, в то время «кишмя кишели» рыбаки. Больше полусотни судов разных калибров, от плавзавода до сейнера - прятались от непогоды. Андрей Иванович каким-то образом договорился с рыбаками, и мы позаимствовали у них агрегат из походного ЗИП экспедиции. Перетасили с большим трудом здоровый тяжеленный агрегат на свой корабль, установили и запустили его в работу. Проблема с гирокомпасом была решена, но судьба - злодейка нас на этом не оставила. Комиссия съехала на берег для расследования гибели матросов, а мы нашли укромное местечко среди рыбаков и стали на якорь.

Капризная курильская погода не баловала. Почти постоянно ветер 5-6 баллов, а то и больше, снег, плохая видимость. Мы стоим близко у берега,

поэтому я приказал вахте главные двигатели держать всё время в готовности, т.е. периодически двигатели запускались на прогрев, на холостой ход. Силовая установка на корабле была для нашего флота в то время уникальной (корабль строили шведы). Двигатель запускался и сразу крутился винт. Система ВРШ (винт регулируемого шага) позволяла винту крутиться в холостую, т.е. на движение он не работал, стоило развернуть лопасти винта и корабль пошёл. Пульт управления разворотом лопастей находился в ходовой рубке и на ходовом мостике. В понедельник утром, около шести часов, на ГКП ходовая вахта - вахтенный офицер командир БЧ-4 старший лейтенант Лукьянов, вахтенный рулевой, сигнальщик и радиометрист. Ветер 5 баллов, идёт снег. Вокруг на якорях куча рыбаков. Я, «выдворенный» из своей каюты Андреем Ивановичем, что по всем морским обычаям и правилам делать не положено, сплю в каюте командира БЧ-5. В 06.20 удар, боевая тревога и непонятная команда вахтенного офицера:

- «Всему личному составу со спасательными жилетами выйти на верхнюю палубу». Через минуту я был на ГКП. Темно, снег, видимость 3-4 кабельтова. Вдоль нашего борта в сторону кормы скользит «рыбачёк». В чём дело спрашиваю вахтенного офицера. Докладывает, какой-то рыбак напоролся на наш нос. Объявляю по трансляции:

- «Личному составу стоять по местам боевой тревоги, аварийной партии осмотреть носовые отсеки».

Боцман докладывает:

- «На баке никаких видимых повреждений нет».

Даю команду на КПР прослушивать все переговоры рыбаков. На ГКП выведена основная сеть, где все переговоры рыбаков. Слышу по радио, один из рыбаков докладывает, что его протаранил какой-то военный буксир, проходящий мимо. В кормовой части пробоина ниже ватерлинии, машинное отделение затапливает, выбрасываюсь на берег. Я тоже дал команду сниматься с якоря, чтобы оказать помощь потерпевшему рыбаку. Пока мы выбирали якорь, к аварийному рыбаку подошёл спасатель, и я решил, что мне там делать нечего.

Отдали якорь и остались на месте. Я сразу доложил в базу, что при стоянке на якоре на нас нанесло, видимо дрейфующий сейнер. Он ударился о наш форштевень, получил пробоину и выбросился на берег. У нас никаких повреждений нет. Так выглядела картина в моих глазах. Мой доклад прошёл до ЦКП ВМФ. Оперативный дежурный капитан 1 ранга Сукманов Н.К., мой бывший командир, принял доклад и вспомнил, что на этом корабле вроде бы командир Бурмистров Э.И. Но больше докладов не поступило и вопрос на ЦКП ВМФ забылся. У нас же события стали разворачиваться стремительно. Прибыло судно "Моринспекция", к нам на борт для разбора прибыл инспектор. По всем нашим документам мы стоим на якоре, а на рыбаке уже трое суток никакие документы не ведутся и где он - на ходу, в дрейфе или на якоре не известно. Вопрос понятен.

При разборе со своей вахтой и вахтенными документами передо мной открылась совершенно другая картина. Мы стоим на якоре, «погода дрянь» - снег и ветер хороший. Вахтенный офицер старший лейтенант Лукьянов запустил на прогрев двигателя, а сам ушёл в штурманскую рубку и строчит конспект к политзанятиям. Он политгрупповод, а сегодня день политических занятий - понедельник. Политические занятия в то время были верхом подготовки матроса, да и офицера, и не дай бог политгрупповод придёт на занятия не подготовленным или без конспекта. Кроме того, что вахтенный офицер сам устранился от контроля над окружающей обстановкой, он по одному под разными предлогами, распустил всю вахту с ходового мостика. Остался один вахтенный радиометрист, в обязанности которого не входило наблюдать визуально за окружающей обстановкой. Кто-то из уходящих вахтенных, рулевой или сигнальщик, видимо, нечаянно двинул рукоятки пульта управления лопастями гребного винта, и корабль пошёл вперёд.

В хаосе двигающихся огней, все суда вокруг, и нас в том числе, мотало на якорях. Не просто было заметить сразу движение корабля, но если бы вахтенный офицер был на месте, он, конечно, обнаружил бы. Вахта в машинном отделении неслась намного бдительнее ходового мостика, и вахтенный механик старшина

команды электриков мичман Терентюк сразу обнаружил что-то неладное. Мичман Терентюк - типичный запорожский казак - фигура, усы и весь его облик.

*Отвлекусь от продолжения рассказа, чтобы вспомнить случай, произошедший с мичманом Терентюком. На корабль была получена система "Свет" - небольшая пушка для запуска осветительных ракет. Мы её установили на баке и, почему-то я её определил в заведование командиру БЧ-5, а он поручил её мичману Терентюку. Пушка ржавела на баке и, чтобы окончательно не вывести её из строя, в каждом походе я обязательно проводил пуск одной - двух ракет. Наблюдать это зрелище «выползали» все свободные от вахт.*



Мичман Терентюк у пушки.

*Терентюк готовил пушку, проверял систему управления запуском ракеты и приносил пульт запуска ракеты на ГКП. Командир БЧ-5 брал пульт и в торжественной обстановке давал отсчёт - 10, 9, 8, ... 0 и нажимал кнопку. Ракета вылетала с оглушительным шумом, взрывалась и минут пять, сгорая, болталась на парашюте. При очередной проверке после команды "ноль", ракета*

*не пошла, пушка молчала. Командир БЧ-5 не любил, когда в его хозяйстве что-то не работало, особенно в присутствии командира. Он сурово глянул на мичмана и спросил: «В чём дело Терентюк?». Мичман мигом слетел с мостика и подошёл к пушке, опустил ствол ... и в этот момент ракета зашипела, выпустила массу дыма и с грохотом полетела чуть-чуть повыше фальшборта. Бак заволокло дымом. И когда дым рассеялся, на баке от мичмана остались одни тапочки. Весь мостик онемел. Командир первый пришёл в себя: «Механик, где Терентюк?». Больше я ничего в тот момент не смог придумать. Побледневший механик еле вымолвил: «Не знаю». И в этот момент открывается дверь в ходовую рубку и входит босой, с опалёнными усами запорожец Терентюк и виновато докладывает: «Я только успел подойти к пушке, когда ракета зашипела, я рванул с места так, что выскочил из тапочек, но успел обжечь руку и опалить усы».*

Когда Терентюку стали непонятны действия на ГКП, он пошёл выяснять. Поднялся в штурманскую рубку, где трудился вахтенный офицер и спрашивает: «Почему якорь не выбрали, а главные двигатели загрузили на ход?». Удивлённый таким вопросом вахтенный офицер выходит в ходовую рубку и видит перед носом корабля рыбака, бросается к пульту управления, даёт ход назад, но уже поздно. Корабль таранит рыбака в кормовую часть. Вахтенный офицер играет боевую тревогу и даёт непонятную команду: «Всему личному составу в спасательных жилетах выйти на верхнюю палубу». Суть этой команды он потом сам не мог объяснить. Это всё я выяснил потом, а когда стали разбираться с моринспектором, я твёрдо стоял, подкрепляя всё документами, что мы не двигались. Может быть и хорошо, что я не знал истины. Так я и доложил прибывшему с берега Андрею Ивановичу. А когда разобрался в истинном положении и доложил ему, он сразу сказал: «Менять ничего не будем, всё так и оставим». Рыбаки от нас отстали, а наше командование почему-то задержало нас у пострадавшего рыбака. Несколько дней мы без дела торчали там. Декабрь был на исходе, приближался новый год.



Андрей Иванович, не зная реакции вышестоящего командования, предупредил меня: «Я написал приказ, в котором тебе за низкую организацию службы на ходовом мостике объявляю предупреждение о неполном служебном соответствии. Если будет наказывать вышестоящее командование, считай, что этого приказа не было». Я, конечно, не возражал. От нечего делать, я как бывший помощник командира спасательного судна, предложил свою помощь аварийному сейнеру в съёмке его с берега. У нас частично осталось не демонтированным оборудование спасательного судна, в частности была мощная буксирная лебёдка с солидным капроновым буксиром. Мы, стоя на якоре, завели буксир на сейнер и стали ждать прилива, чтобы начать стягивать сейнер. Андрею Ивановичу не терпелось сделать что-то «героическое», и он, не поставив меня даже в известность, начал действовать. Он постоянно влезал, пользуясь старшинством, в мои дела. Даже рыбаки со стороны это заметили и как-то меня спросили: «Кто из вас командир?». Я сказал, что у нас коллективное руководство. Я находился в каюте, когда услышал по трансляции: "Аврал, по местам стоять, с якоря сниматься" - командует Андрей Иванович. Я не на шутку разозлился и не пошёл на ГКП. Думаю, пусть сам и командует. Вдруг слышу шум якорной цепи, начали выбирать якорь. Главные двигатели ещё не прогреты, к принятию нагрузки не готовы. Что нас ожидает после этих действий Андрея Ивановича я вмиг сообразил - корма привязана (буксир заведен), якорь сейчас потеряет держащую силу, ветер с моря, 10 - 15 минут и мы будем на берегу рядом с сейнером. Я пулей выскочил на мостик, якорь уже не держал, корабль начало медленно сносить на берег. Рыкнув на Андрея Ивановича, я пригрозил ему, что напишу в вахтенный журнал о сдаче командования кораблём старшему. Это его сразу отрезвило, он притих: «Командуй сам, я тебе не мешаю». Я скомандовал на бак - мичману Баландину Н.И.(боцману) на ют с топором, бегом и руби буксир. Благо, что мичман Баландин был опытный боцман и понимал меня с полуслова. Он тоже правильно оценил ситуацию. Через 2 - 3 минуты он уже доложил с юта, что буксир обрублен. Я загрузил на ход неготовые ещё машины, и мы ползком по песку днищем вывернулись для отхода от берега.

Момент, благодаря Андрею Ивановичу, был критический. После этого мы от оказания помощи отказались. После этого случая Андрей Иванович некоторое время не пытался командовать кораблем. Нам через некоторое время, дали команду следовать домой, и мы пошли.

Вечером, на ходу, после вечернего чая мы с Андреем Ивановичем, мирно беседуя, стояли на крыле мостика. Корабль швыряет, ветер 6 - 7 баллов, волна и вдруг со стороны юта доносится какой-то истошный вопль, который на высокой ноте, как бы захлебнулся.

- «Что это?» - Андрей Иванович насторожился.

- «Не вывалился ли кто за борт?» - делаю я предположение.

Хотя выход на верхнюю палубу запрещён. Играю боевую тревогу и после докладов даю команду:

- «Тщательно проверить весь личный состав». По докладам все в наличии. Андрей Иванович лично сам объявляет по трансляции:

- «Доложите, кто сейчас недавно на юте крикнул так ...» и выдаёт по трансляции вой. Ждём, никто не признаётся. Даю отбой боевой тревоги. Андрей Иванович в сердцах говорит мне:

- «Наверное, я не дотяну до берега с вами, инфаркт меня хватит. Ну а, если благополучно доберусь, я с тебя на берегу сниму голову».

Озадачил меня, я в шутку отвечаю ему:

- «Не говорите так Андрей Иванович, а то у меня не будет выбора. Мне моя голова тоже дорога».

Добрались мы благополучно, все в полном здравии, но как только ошвартовались, Андрей Иванович сразу направился к дежурному по бригаде, чтобы узнать подписан ли приказ о присвоении мне звания капитан 2 ранга. Приказ уже был подписан. Андрей Иванович очень сожалел, что не смог задержать. Кстати звание мне было присвоено уже по новой должности - старшего помощника командира БРЗК "Приморье". Больше года я продолжал командование "Гидрографом", а числился на "Приморье".

Последний третий поход с Андреем Ивановичем был опять на "Гидрографе" в Южно-Китайское море. Ситуация была такова - я был уже назначен старшим помощником командира на "Приморье". На "Гидрограф" командира так и не назначили, обязанности командира исполнял старший помощник командира Кобзарь Николай Прокопович, которого я упорно рекомендовал в командиры после себя, но почему-то начальство не соглашалось. Корабль готовился в Южно-Китайское море, а по пути в Корейском проливе должен был задержаться для разведки учения ВМС США. "Приморье" стоял на ремонте в заводе. Меня вызывает комбриг капитан 1 ранга Лукаш Д.Т. и ставит задачу: «Срочно готовься, пойдёшь старшим на "Гидрографе"». На период разведки учения в Корейском проливе старшим шёл мой любимый Андрей Иванович. Я ему, шутя напомнил: «Опять мы вместе с вами». В разведке уже ходила байка что, если Проценко А.И. и Бурмистров Э.И. идут на одном корабле в море - быть ЧП. Андрей Иванович, как заправский моряк, посмеялся над этим предостережением и с энтузиазмом взялся за работу, засучив рукава. Мне было непонятно моё положение и обязанности на первом этапе похода. Зная Андрея Ивановича, я сразу поставил перед ним вопрос: «Кто я на корабле и каковы мои обязанности?». Предложил вариант, чтобы Кобзарь Николай Прокопович на первую часть похода оставался старпомом, а я командир, тем более что я ещё не успел отвыкнуть от "Гидрографа", а он, естественно, старший похода. Андрею Ивановичу это не понравилось. Он рассудил так:

- «Кобзарь Н.П. будет командир, ты старший командир, а я старший похода».

- «Я не знаю такой должности старший командир, нигде в документах не встречал такой должности и не представляю, что это».

В конце концов, я его достал, и он сказал: «Будешь выполнять мои приказания». Так и решили, все остались довольны распределением обязанностей. При первом же контакте с американскими кораблями, Андрей Иванович расставляет силы так:

- «Мы с Кобзарём Н.П. наверху (ходовой мостик), а ты в рулевой рубке, контролируешь действия вахтенного рулевого».



ГиСу "Гидрограф". Обработка разведанных - капитан 1 ранга А.И. Проценко, штурман капитан-лейтенант Пискун.

Я, конечно, не обиделся, что мне так мало доверили. Андрей Иванович, «выхватив саблю наголо», понёсся на врага, влез в американский ордер и начали фотографировать, считать, чертить схемы и т.д. С американского флагмана, кажется, это был АВВ "Триполи", дают нам семафор: «Вы нарушаете международное право, ППСС. Не мешайте нашим действиям».

Мы потихоньку вышли из ордера, Андрей Иванович спустился в ходовую рубку и в первую очередь набросился на меня - куда я смотрел. Я бойко ответил, что смотрел на рулевого и контролировал его действия. Ваши команды с мостика все выполнялись точно. Он с явным неудовольствием принял моё объяснение, но окончательно вины с меня не снял.

Дальше корабли ушли с нашего горизонта, вокруг сновали японские рыбаки. Вдруг старший кок обнаружил, что пропал молодой кок, прибывший недавно на корабль. Обыскали весь корабль, матроса нет. Доложили Андрею

Ивановичу. Он лично взялся руководить поиском. Результатов опять никаких. Доложили в базу. Двое или трое суток курсировали в этом районе. Искали, но никаких следов не обнаружили. Матрос бесследно исчез. Нас возвратили для разбора в базу. Я вернулся на свой уже родной корабль "Приморье", и конец этой истории для меня потерялся. Это был последний наш совместный поход с Андреем Ивановичем.

### Другие походы...

Каждый поход был по-своему интересен, потому что этому кораблю всё время ставились какие-то не стандартные задачи. Например, один из походов с задачей найти американский ГИСУ "Флайер" и выявить характер его деятельности. Предполагалось, что он обследует места для установки БГАС. Его разыскивала по Тихому океану наша разведывательная авиация, но результатов поисков пока нет. Ориентировочно, его место пребывания мне дали где-то 300-400 миль западнее острова Гуам. Туда мы и направились.

Путь к острову Гуам, ВМБ 15-й эскадры ПЛАРБ, проходил мимо рифа Парасавела, и, почти все наши корабли, идущие на Гуам, заходили на этот риф, спускали катер и команда добровольцев, а их всегда было с излишком, отправлялась ломать кораллы. Наш курс пролегал в стороне от рифа, но настоятельные просьбы главного охотника за кораллами мичмана Баландина Н.И. и, видимо, шестое чувство, затащили меня подвернуть к рифу. Я предупредил мичмана Баландина Н.И., что на всю операцию даю три часа, ни минуты больше. На подходе к рифу, мы обнаружили работу РЛС SPS-10, т.е. в районе рифа какой-то американский военный корабль. Выходим на визуальный контакт и, вот чудо кораблём оказывается ГИСУ "Флайер", которого мы идём искать совсем в другом месте.

Командующий флотом, рассказали мне потом, на справке бросил упрёк авиации:

- «Летали, летали наши быстроходные лайнеры над всем океаном, сожгли массу топлива, а результат ноль. Дают задание маленькому судёнышку разведчику, у которого максимальная скорость 10 узлов найти "Флайер", район поиска Тихий Океан. Он выходит и через неделю выдаёт место "Флайера". Вот как надо работать разведчикам».

В тот выход мы определили район работы судна и характер его работы.

Другой наш поход в точку 40 - 180 градусов, предполагаемая точка гибели нашей ПЛ К-129. В районе этой точки должно было работать американское судно "Гловер", переоборудованное из бывшего СКР в судно для проведения глубоководных исследований. Задание было следующее: - «Найти это судно и наблюдать, что оно делает». Как всегда никакого дополнительного оборудования, никаких специалистов для решения этой необычной задачи кораблю не добавили. Штатное оборудование, штатная команда. Посреди Великого Тихого Океана в то время точно определить место корабля было не просто. В основном астрономия, а если учесть, что это ревушие сороковые, то на астрономию надежды мало.

Вышли мы в точку и встречаем там непонятное плавсредство, глубина в округе 5 - 6 тысяч метров. Корпус напоминает баржу, посередине надстройка в виде четырёхногой вышки, похожей на буровую. На борту надпись - "Гломар-11". Похоже, что оно дрейфует. На судне идёт постоянная работа - с носовой части со стеллажа цепляют трубу длиной метров 35-40 и поднимают в верхнюю часть вышки за один конец. Когда труба становится вертикально, её, видимо, скрепляют с предыдущей и опускают в глубину и так далее. Докладываю, что обнаружил такое непонятное плавсредство и свои соображения, что за ним надо присмотреть. Мне команда – «дурью» не занимайтесь, работайте по плану. Ещё раз пытаюсь свою идею протолкнуть, но бесполезно. Ещё строже прозвучал ответ. Так-то оно так, думаю, но терять это судно совсем нельзя, найди его потом посреди океана. Изображаю дальнейший поиск, не отрываясь далее радиолокационной видимости. На другой день приходит срочное, строгое приказание найти это судно и следить за его работой тщательнейшим образом с

подробными докладами. Тут я уж съязвил и ответил - постараюсь, если смогу найти, хотя я его и не терял. Кстати, нас тут уже было двое, на поиске. До обнаружения "Гломар", ночью встречаем в районе судно. Насколько можно было в темноте разглядеть, аппаратуры ночного видения не было, говорю персоналу ходового мостика, видимо, это и есть "Гловер" - острый «эскаэровский» нос и силуэт военного корабля. Но кроме всего этого, чертовски похож на наши СС ПЛ "СС-23" и "Жигули". Откуда им тут взяться, думаю, меня поставили бы в известность. Но тут, бог в помощь, из-за туч на полминуты выглянула бледная луна, и я в оптику успеваю ухватить на борту крупную надпись "СС-23". Делаю вид, что ничего не заметил и даю приказание сигнальщику:

- «Запросить судно красным светом», так делают американцы, «What ship» - чей корабль. Наши моряки не привыкли общаться на других языках, кроме русского, и срочно отвечают, единственную фразу чему их научили на английском языке: "Soviet Union". Мы запрашиваем второй, третий и т.д. "СС-23" отваливает от нас, прибавляет ход и огрызается - "советский союз", "советский союз". Мы за ним. Просто начали игру, давно своих не видели. Так продолжалось до рассвета. С рассветом они обнаружили, что мы тоже "Советский Союз", когда-то были в одном ОДАСС. Лёг в дрейф, мы подошли на голосовую связь и выяснили, что мы оба имеем одно задание. После этого разошлись каждый по-своему решать одну и ту же задачу.

Спустя лет двадцать, я был приглашён на день рождения друга моего зятя в Дальнереченске Приморского края, и там встретился с бывшим командиром "СС-23" Мишей Заблоцким. В воспоминаниях о службе, за рюмкой, мы случайно вышли на эту тему и Миша узнал, что это я так зло шутил над ним посреди Тихого Океана. Он возмутился и говорит, что мы уже хотели докладывать в базу, что нас преследует американский военный корабль.

Потом "СС-23" подтянули к нам с задачей наблюдения за работой "Гломар". Меня назначили старшим. Я дал задание наблюдать за работой "Гломар" и все данные к концу суток докладывать мне. Толку с него не было никакого. Он удалился на почтительное расстояние и давал мне сведения -

сколько труб за сутки опущено или поднято. Мы всеми силами пытались выяснить характер работы, только догадывались кое о чём. Для наблюдения за подобными работами у нас не было ничего. Ни боевых пловцов, которые могли бы посмотреть, что происходит под "Гломар". Даже аппаратура подводного телевидения, которая пришла вместе с кораблём из Швеции, давно была в нерабочем состоянии. А по связи американцы передавали дезинформацию, в «открытую» докладывали о результатах взятых проб с грунта - образцах пород. "Гломар" был оборудован самыми современными механизмами и аппаратурой. Судно спокойно удерживалось в любую погоду в одной точке, используя кормовые и носовые гребные винты и подруливающие устройства, а своё место контролировали с помощью спутниковой навигации, а работы производились на глубине 5 - 6 тысяч метров. Для нас всё это было фантастикой. Мы так ничем не смогли подтвердить факт производимых работ. Потом "Гломар" ушёл на Гавайи. Мы его сопроводили до Гонолулу. Шли они со скоростью 4 - 5 узлов. От нечего делать я запросил их, почему они так медленно ползут. Они ответили, что имеют неисправности главного двигателя. Я предложил им буксировку до Гонолулу со скоростью 6 - 7 узлов. Они вежливо отказались от помощи.





ГиСУ "Гидрограф". Цусимский пролив. Траурный митинг.

Были «рядовые», походы на боевую службу во Вьетнам, на Гуам. Интересно и необычно было возвращение из одного из походов на Гуам. Отбыв установленный срок, своё дежурство, мы в августе возвращались домой. У моей жены 29 августа день рождения. Я рассчитал, что мы прибываем числа 25-го, думаю, успеваю. Нарушил старую морскую традицию - наперёд не рассчитывать время прибытия. Время это тайфунное, не спокойное. И вот, почти с началом нашего движения, южнее Гуама зародился тропический циклон, который впоследствии получил имя "Трикс", и начинает движение на север. Я сразу обратил на него внимание и тщательно следил за его движением. Всё складывалось в мою пользу, пока не вмешалось командование флотом. Тайфун задержался у южной части Японских островов, видимо, «размышляя» куда ему идти - в Японское море или с океанской стороны Японии. Я просчитал оба варианта. В обоих случаях он мне не опасен. Если он войдёт в Японское море, я его пережду за Японией, в океане. Если он пойдёт вдоль Японии с океанской стороны, я успеваю заскочить в Японское море, и там он опять будет мне не

страшен. Всё шло прекрасно, мы соревновались с тайфуном и я выигрывал. Но! Вмешалось командование. Я на подходе к 37-й параллели получаю приказание: «Выше 37-й параллели не подниматься, ждать прохождения тайфуна». Это дикое приказание меня возмутило, что там и чем думают наверху. Я пересёк 37-ю параллель и в течение суток, продолжая движение по своему плану, пытался доказать свою правоту. Но силы в споре были неравные. Мне поступило грозное приказание командующего флотом: «Немедленно повернуть назад и спуститься за 37-ю параллель». Пришлось, скрепя сердце выполнять. Через двое суток картина прояснилась, тайфун пошёл с океанской стороны Японии, навстречу мне. Убегать было уже некуда. Произошла встреча почти с центром тайфуна. Мы разошлись примерно в ста милях. Трепало так, что оборвало все антенны, сдуло всё лишнее с верхней палубы. Более чем на сутки была потеряна связь с базой. Жене моей заботливый сосед, служащий в штабе флота, успел сообщить, что мой корабль пропал в океане. Когда мы вынырнули из под тайфуна и появилась связь, я доложил, что всё в порядке, все живы и здоровы, следуем в базу. Нас, кстати, уже действительно считали пропавшими. В этом районе тогда затонуло несколько судов в битве с тайфуном. Вместо 25-го августа, мы пришли в базу 3-го сентября. Опоздал я на день рождения жены. Командующий флотом отметил с неудовольствием - как так получилось, что прогноз командира какого-то кораблика оказался более правильным, чем прогноз всей гидрометеослужбы флота.

На этом неприятности не кончились. Через день после прибытия, меня со всеми вахтенными документами, вызвал на разбор начальник КП флота контр-адмирал Корбан Владимир Яковлевич, бывший подводник и страшный матерщинник, об этом знал весь флот.

Я подготовил в оправдание схему движения корабля и тайфуна, которая отменно подтверждала мою правоту. Мой любимый Андрей Иванович Проценко изъявил желание пойти со мной, хотя вызывали меня с документами корабельными.

- «Ты действовал правильно, и я тебя буду защищать».

Разбор был односторонний, почему я, получив приказание командующего флотом, не выполнил его немедленно. Я развернул свою схему и наглядно подтвердил свою правоту. В запальчивости даже сказал, что даже дураку было ясно, что надо так действовать. Корбан В.Я. не обиделся на меня, видя мою правоту, но вызвал он меня не для этого. Опять-таки, чтобы всё-таки взгреть меня, он сказал, что если бы я сразу выполнил приказание, то было бы намного легче нам. Я ему опять же доказал, что если бы я сразу выполнил приказание, то был бы не в ста милях от центра, а прямо в центре, и тогда, может быть, мы с вами сейчас не беседовали бы. Всё-таки, пожурив за неисполнительность, Корбан В.Я. отпустил меня. Так закончился один из рядовых походов РЗК "Гидрограф". Меня за это не наказали - есть такая мера поощрения на флоте.

Интересен был короткий поход на Курилы, остров Итуруп. Цель похода - свозить комиссию управления разведки флота для проверки подготовленности к зиме команды пеленгаторного пункта. В состав комиссии вошли разные специалисты управления разведки, всего человек 12 - 15 во главе с начальником разведки капитаном 1 ранга Домысловским Виктором Александровичем.



ГиСу "Пеленг", у ЗП США. Старпом капитан-лейтенант Бурмистров Э.И., врач корабля и командир группы РР лейтенант Амелько Н.Н.

Командир бригады, капитан 1 ранга Лукаш Дмитрий Тимофеевич, провёл со мной длительную беседу в ходе подготовки. Суть беседы – сделать всё необходимое, но чтобы начальнику разведки было комфортно на корабле во время похода. По вашему кораблю, говорил комбриг, начальник разведки будет судить обо всей бригаде. Я из «кожи не лез» для создания комфорта начальнику разведки флота, но Домысловский В.А. после похода дал высокую оценку экипажу корабля. Перед выходом корабля я собрал весь экипаж и тоже провёл длительную беседу. Объяснил, что поход не обычный, на борту будет начальник разведки и группа офицеров управления, по нашему кораблю начальник будет судить о всей бригаде. Такие походы не знаю, были ли в истории бригады и дивизиона, чтобы целый поход на борту находился начальник разведки флота со своим штабом. На корабле должен быть идеальный порядок, объяснял я, все строго по объявленной форме, безупречное выполнение команд, воинская вежливость, подтянутость и т. д. В общем, чтобы у начальника сложилось впечатление, что на корабле все матросы и офицеры орлы. Примерно такую оценку и высказал начальник разведки комбригу после возвращения из похода. Весь экипаж с высокой ответственностью отнёсся к моему инструктажу, и старались, чтобы всё так и было.

Все корабли разведки постоянно перенаселены, и принять на борт лишнего человека всегда проблема. Например, когда мы были в районе острова Гуам с "Пеленга" на "Гидрограф" передавали группу мичманов-стажёров, в которой был сын командующего флотом мичман Амелько. Старпом с "Гидрографа" прибыл ко мне, я был старпом на "Пеленге", лично узнать - где я размещал Амелько. Я подшутил над ним, сказал, что уступил свою каюту. Он задумался и сказал, что тоже так сделает.

Для размещения членов комиссии пришлось уплотнить своих офицеров, а основную массу поселили в лазарет. Там было четыре стационарных койки и приспособили ещё временки. Домысловский В.А. поселился на КПР, бывшей флагманской каюте, благо она ещё не совсем утратила своего назначения, техники там было мало. Ни в пример Андрею Ивановичу, который прибыв на

корабль, в первую очередь в приказном порядке, выселял командира корабля из каюты, Виктор Александрович, когда я ему предложил свою каюту сказал, что каюта командира корабля — это святое место, и его другому человеку занимать не положено.

Переход на остров Итуруп прошёл спокойно, без каких-либо нарушений походной жизни и приключений. Мы стали на якорь напротив базирования нашего пункта. Связь с берегом поддерживалась с помощью нашего вельбота. Комиссию высадили на берег, и она начала работу, а мы занялись рыбалкой, на досуге, конечно. Как раз в это время шла на нерест горбуша. Ловить её не представляло никакого труда, гребли хоть лопатой из речушки.

Мы набрали, сколько хотели рыбы, насолили икры. Я даже один раз осмелился попробовать сходить на охоту на медведя. Рыбаки показали нам убитого медведя и сказали, что их тут тьма. Доложил Домысловскому В.А., что хочу испытать охотничье счастье. Он засомневался - нужно ли, и спросил, видел ли я когда-нибудь живого медведя. Я заверил, что видел и не раз, правда только в зверинцах и цирке. Он попытался меня отговорить, но видя мою уверенность, согласился.

Я взял с собой одного старшину, чтобы было не скучно, дал ему ПМ с обоймой патронов, а сам вооружился охотничьим ружьём, которое было всё время при мне на корабле, а на случай рукопашной засунул за пояс ПМ, но до этого не дошло. Мы высадились на берег и пошли в лес вдоль речки. Речушка 1.5 - 2 метра шириной и глубина ниже колена, а местами по щиколотку, но рыбы в ней - ступить некуда. Частенько рыба даже не в состоянии увернуться от ноги и наступаешь на неё. Процедура, не из приятных, когда у тебя под ногой что-то живое. Будучи ещё мичманом стажёром, я был в лесу на острове Сахалине в районе мыса Терпения. Лес там был сказочно красив, и ходить по нему было одно удовольствие. Я думал, что и здесь так же, но увы при попытке оторваться от речки, мы кое как осилили метров 50 и выбились из сил. Густая выше пояса трава и почти сплошной кедровый стланик. Всё желание к охоте пропало, и мы

повернули назад. Встреча с медведем не состоялась. Кому-то из нас повезло? Я потом сообразил, что повезло, конечно, мне.

Корабельные офицеры тоже желали походить по берегу, и я отпустил трёх лейтенантов до 18-ти часов побродить по берегу, позагорать. Лейтенанты высадились на берег. Недалеко был небольшой рыбацкий посёлок, буквально несколько домов, был там и продуктовый магазинчик. Естественно, они направились в первую очередь в магазин. Выяснили у продавщицы, что недалеко есть озеро, и решили пойти на озеро покупаться. Чтобы было веселее, решили прихватить что-нибудь из спиртного. В магазине из спиртного было только шампанское и разливное вино. Шампанским они решили «не пачкаться», а взять вина. Попросили у продавщицы на время эмалированное ведро, взяли целое ведро вина, и пошли на озеро. Чуть позже в этот магазин зашёл, проезжающий мимо Домысловский В.А. Он ехал в посёлок на другой стороне острова, где базировалась наша авиация. По пути они решили выпить по стакану вина. Когда они обратились с такой просьбой к продавщице, она удивлённо ответила, что так мало. Вот ваши ребята полчаса назад взяли целое ведро.

В назначенное время в установленном месте лейтенанты не появились. Видимо, не успели допить вино. Появились они с пустым ведром в магазине как раз в тот момент, когда возвращался из посёлка Домысловский В.А. Хмельные лейтенанты очень культурно и вежливо предложили начальнику разведки выпить с ними шампанского. Домысловский В.А. в этом не нашёл ничего страшного и выпил с ними бокал шампанского. Когда стали уезжать, он решил забрать лейтенантов в газик с собой, но вместились только двое. Третий высокий, молодой, стройный лейтенант Фоменко никак не входил. Продавщица мигом сообразила и попросила Домысловского В.А. оставить его под её ответственность до утра. Машина уехала, но когда она подъехали к месту подхода вельбота, Фоменко был уже там, машину опередил. Всех троих, лейтенантов я сразу наказал и объявил офицерам, что больше до возвращения во Владивосток сходов на берег не будет.

По окончании проверки начальник пеленгаторного пункта пригласил всю комиссию на прощальный обед. У дома начальника пункта стоял длинный деревянный стол, позволявший разместиться всем приглашенным. Домысловский В.А. пригласил и меня. На столе в алюминиевых мисках парила рассыпчатая картошка, малосольные огурцы так и притягивали к себе, полные тарелки отборной красной икры и рядом со столом в двух лагунах аппетитно дымилась тройная уха. Всем очень понравилось гостеприимство начальника пеленгаторного пункта.

После завершения обеда мы отбыли к острову Шикотан. Там в бухте Крабовой стояло несколько арестованных японских шхун, и Домысловский В.А. хотел выбрать шхуну, подходящую для разведки. Мы стали на якорь у острова и Домысловский В.А. убыл на берег. Я взял группу офицеров и решил организовать экскурсию на рыбозавод, выпускающий знаменитые сайровые консервы. Экскурсия прошла интересно. Гидом нашим была миловидная молодая женщина из руководства завода. Она всё нам показала весь процесс от сырой рыбы до банки консервов. У конвейера, по которому двигались банки, стояли женщины и быстро выполняли каждая свою операцию. Даже вид храбрых морских офицеров не повлиял на их темп работы. Наш гид охарактеризовала нам передовиков производства, не забыв подчеркнуть какая из них не прочь завести знакомство с молодым офицером. Нас это не заинтересовало, так как уже вечером мы должны были двигать дальше.

По прибытии на корабль, мне доложили, что Домысловский В.А. уже на борту, у него гости, и он вызывает меня. Я прибыл по вызову. В каюте у Домысловского В.А. находились два майора пограничника - местное начальство. Домысловский В.А. пригласил меня к столу, сказав, что я тут без тебя гостей принимаю. Я посидел немного в их компании и, сославшись на службу, отпросился на выход. Пограничники прибыли на корабль на небольшой японской шхуне, и когда я вышел от начальника, то сразу увидел, что на этой «шхунешке» вокруг корабля уже гоняют мои матросы. Я мигом подозвал их к борту и устроил разнос, но они заверили меня, что всё это с позволения

пограничников и чуть даже не по их просьбе. Я приказал всё равно шхуну поставить к борту. Через некоторое время гости собрались уходить на берег, но двигатель на шхуне не запускался. Хозяева заявили, что мои матросы стравили весь воздух и теперь двигатель не запустить. Шхуну надо отбуксировать к берегу. Они просто не знали способностей моряков и возможностей корабля. Я вызвал любителей покататься и через 10 - 15 минут шхуна, к великому удивлению пограничников, была на ходу.

Домысловский В.А. приказал мне перейти в другое место и стать на якорь до следующего дня, а сам пошёл отдыхать. Сутки заканчивались, когда мы стали на якорь в указанной точке. Ещё во время перехода ко мне несколько раз подходили гонцы от офицеров управления и приглашали отметить наш удачный поход. Я отнекивался, ссылаясь на занятость. Офицеры собрались в лазарете и устроили там небольшой сабантуй. С постановкой на якорь меня всё-таки затащили в лазарет. Я выпил пару рюмок и, сославшись на усталость, ушёл спать. Пир продолжался, потянуло на песни. А в это время проснулся Домысловский В.А. и вышел на палубу подышать свежим воздухом. Услышав залихватские песни, он пошёл на огонёк, встал около открытого иллюминатора и немного послушал весёлую компанию. Утром он вместо похмелья устроил офицерам разнос. Всю вину за организацию этого «хмельного» мероприятия взял на себя главный инженер Ружа.

Домысловский В.А. объявил Руже трое суток ареста, а мне приказал привести наказание в исполнение - посадить его в цепной ящик. Я стал доказывать, что это опасно для жизни и ни в коем случае нельзя это делать. Не сразу, но Виктор Александрович согласился со мной и решил отбытие наказания перенести до прихода в базу.

Мы двинулись с утра в Корсаков, очередной пункт захода. На переходе ко мне прибыл наш баталер мичман Рогуля Н.Г. и доложил, что обед будет не солёный. Вся соль ушла на засолку рыбы, не осталась ни грамма. Я отчитал его за этот «прохлоп», но пообещал подойти к причалу до обеда, а ты мигом беги в магазин за солью. Обед был солёный, конечно в меру.



В Корсакове, как я и обещал своим офицерам, за провинность на Итурупе, на берег никого не отпустил. Сводили в культпоход матросов, для знакомства с городом, а офицеров штаба Домысловский В.А. отпустил до 24.00. Погода к вечеру испортилась, корму стало колотить о причал, трап еле выдерживал болтанку. Я повременил до 24.00 и приказал убрать трап, чтобы его сохранить. Дежурный по кораблю перед уборкой трапа доложил мне, что с берега не прибыл флагманский связист. Я повторил приказание, раз во время не прибыл, пусть гуляет до утра. Около двух часов ночи меня будит дежурный:

- «Товарищ командир, человек за бортом».

Я со сна не могу понять. Какой человек, за каким бортом, мы же стоим у стенки.

Рыкнул на дежурного: - «Что за чепуху вы несёте?».

Оказалось, что не прибывший вовремя связист, после возвращения, решил зайти на корабль по швартовам, но не осилил, сорвался и сейчас плавает под кормой. Я мигом выскочил, но к этому времени отважный, мокрый связист уже выкарабкивался на причал. Я вызвал ещё рассыльного, и мы вчетвером поставили трап, связист быстренько забежал на борт. Я предупредил, что свидетелей этого происшествия только четверо. Больше, чтобы никто об этом не узнал, что офицер представитель управления разведки, а в жизни всякое может случиться и с каждым. Об этом случае я ни от кого больше не слышал до конца своей службы на корабле. Мокрого связиста забрал к себе в каюту, заказал душ. Он отстирался, отогрелся, выпил полстакана спирта и ушёл спать. Я его предупредил, чтобы он о своих приключениях не распространялся. Утром он ничем не отличался от остальных офицеров управления, правда, фуражку его проглотило море.



ГиСу "Гидрограф" . В заливе Владимира.

Погода испортилась, и мы под утро отошли от причала, так и не заправившись водой. Поболтавшись на рейде в ожидании погоды, решили двинуть до залива Владимира, там пополнить запасы воды. Переход в штормовых условиях до Владимира прошёл без проблем. К концу суток мы вошли в залив. Оперативный дежурный нам дал место стоянки, зная, что на борту находится заместитель начальника штаба флота, он нас встретил на катере, на подходе к причалу, поднялся в рубку и, умоляя, стал рекомендовать стать на якорь до утра, а поутру, в светлое время, подойти к причалу и стать рядом со стратегической ПЛ, несущей дежурство.

- «Не дай бог, в темноте навалитесь на лодку, будет шум до Москвы» - так он нам обрисовал ситуацию. Домысловский В.А. спросил моё мнение - смогу ли я безаварийно пришвартоваться к причалу рядом с лодкой. Мы подошли

поближе, осветили место швартовки. Ветер к тому времени стих, помех для швартовки никаких не было, кроме того, что места впритык. Я сказал, что ситуация простейшая, гарантирую безаварийную швартовку. Мы спокойно ошвартовались и к утру приняли полный запас воды, что было очень важно, так как во Владивостоке в то время было безводье.

Днём Домысловский В.А. с частью офицеров штаба убыл на берег по своим служебным делам и порекомендовал мне сделать по посёлку строевую прогулку, взбодрить местное население. Я построил весь экипаж в парадной форме, объяснил морякам, что мы сейчас будем демонстрировать населению военно-морскую мощь. Чтобы вид был у всех бравый, все улыбались и чётко выдерживали строй (моряки строй, даже можно сказать презирают), подобрали песни какие петь и двинулись. Эффект был поразительный. Я не строевик, поэтому командовать доверил старпому, а сам шёл по тротуару рядом. За время нашего прохода ко мне раз пятнадцать обращались мужчины и женщины - откуда у нас взялись такие brave моряки, а «пацанва» почти всё время сопровождала строй. Так неожиданно мы внесли свежую струю в спокойную жизнь посёлка. Вечером мы двинулись домой, и благополучно завершили этот короткий, по нашим меркам, но очень важный для бригады, как говорил комбриг, поход, и получили высокую оценку начальника разведки. Меня за это комбриг похвалил перед командирами кораблей: «Вот умеет же организовать экипаж, когда надо».

Экипаж ГИСУ «Гидрограф» был крепкий, спаянный, хорошо подготовлен, что своими делами доказывал не раз.

## Поход в Индийский океан, в состав 10-й ОПЭСК

Яркой страницей в жизни экипажа «Гидрографа» был поход в Индийский океан, где он влился в состав 10-й Оперативной эскадры кораблей ВМФ (ОПЭСК). Это был, я так считаю, первый поход в истории морских разведчиков ТОФ с заходом в иностранный порт. Нас готовили тщательно и особо. Меня инструктировали, что в иностранном порту будут кругом шпионы и будут всё время пытаться проникнуть на корабль, поэтому должна быть бдительность, бдительность и ещё раз бдительность. По-моему меня «перекачали», позже объясню примерами. Необычность похода пугала не только меня, но и командование бригады. Предполагали, что может быть, даже придётся встречать на корабле иностранных гостей. Для организации достойной встречи мы получили специальный сервис с набором всяких рюмок, фужеров и тарелок. Правда, чем наполнять рюмки и фужеры не дали. Мне пришлось, чтобы не ударить в грязь лицом в этом случае, купить самому ящик водки - "Московская" в экспортном варианте, крепостью 56 градусов.

Я изучил хорошо все имеющиеся документы, касающиеся нахождения наших кораблей в иностранном порту. Впоследствии ими и руководствовался, причём пунктуально. Немного упоминаний нашёл в документах и о разведывательных кораблях. Лично мою подготовку завершил инструктаж у командующего флотом. Я с трепетом, со своим замполитом, прибыл к командующему флотом адмиралу Маслову Владимиру Петровичу. Ожидал, что сейчас будет строгий опрос моих знаний и боялся, выдержу ли я успешно экзамен. Получился простой житейский разговор. Командующий поинтересовался, был ли я в таких походах, мой стаж командования кораблём, как я справляюсь с командованием. Мои ответы, видимо, его удовлетворили. Он сказал мне, что там всё обыденно, как и у нас тут. Бербера это почти наша база, если будете заходить в столицу Сомали - Могадишо, там посерьёзнее. Наши корабли стоят в основном на рейде у острова Сокотра. На прощанье командующий показал места, где хорошо ловится рыба и пожелал счастливого

плавания. Я, окрылённый успешно закончившимся экзаменом, ринулся завершать подготовку корабля к выходу, так как дел ещё было много. Неожиданно, по крайней мере, для меня, командование флотом решило, чтобы сэкономить моторесурс корабля для работы в составе эскадры, тащить корабль гражданским буксиром до выхода из Малаккского пролива. Готовность к буксировке должен проверить морской регистр - чисто гражданская служба. Из отдела перевозок флота пришёл капитан 2 ранга и рассказал мне, как это делается, упустив самое главное, надеясь, что я сам соображу.

Я пошёл в этот регистр и дал заявку на проверку корабля. Что это за проверка я не имел понятия. Мне назначили ближайший день. В день проверки на корабль прибыл старичок, глянул на наши плавсредства, спросил количество экипажа и написал акт, суть которого - корабль к буксировке не готов. Причины - два спасательных наших вельбота не обеспечивают даже половины экипажа, спасательные круги не оборудованы спецфонарями, спасательные жилеты устаревшего типа (других на флоте, не устаревших не было). Я схватился за голову – эти замечания нельзя устранить. Доложил о результатах проверки комбригу. Доклад, видимо, прошёл по команде. На другой день, на корабль с сумасшедшими глазами прибежал тот же капитан 2 ранга и накинулся на меня, что я натворил. Оказывается, надо было хорошо накрыть стол перед составлением акта.

- «Что же делать дальше, замечания то неустранимые?».

- «Вызывай его снова на проверку и не забудь накрыть стол». Я так и сделал.

Через пару дней на корабль прибыл этот же старичок.

- «Ну как Эдик, устранил замечания?»

- «Конечно. Всё в порядке, пойдёмте, пообедаем».

- «Нет сначала дело, а потом и пообедаем».

Я замер, вот тебе и раз. А дальше страх отпустил.

- «Сейчас – говорит - я составлю акт, а потом и пообедаем».

Не торопясь написал новый акт с выводом - корабль к буксировке готов, и мы пошли в кают-компанию. Стол был накрыт шикарно, между тарелок красовалась бутылка «Московской» в экспортном исполнении. Мы втроём, капитан 2 ранга из отдела перевозок флота присоединился к нам, сели за стол, а по кораблю в это время работники Политуправления флота проверяли наглядную агитацию к походу. Я вызвал замполита и говорю:

- «Хоть стой с ружьём у дверей кают-компании, но, чтобы ни один работник Политуправления не заглянул сюда».

Замполит успешно выполнил моё задание.

Пить мне было, конечно, нельзя и капитан 2 ранга вежливо отказался от участия в приеме спиртного. Старичок сделал вид, что не замечает этого, и когда в бутылке оставалось на дне, он внимательно рассмотрел бутылку и с горечью сделал мне выговор: «Что же ты, Эдик, не предупредил меня, она же 56 градусов. Я чувствую, что что-то не то, а мне сегодня ещё одно судно надо проверить». Акт уже был в моих руках, и я смело подбодрил его: «С вашими-то способностями вы ещё пару судов сегодня сможете проверить». Бережно свёл я его с трапа, проводил за проходную, сердечно раскланялся, и он направился проверять ещё одно судно.

Закончилась подготовка, мы вышли на рейд. Буксир "Диомид" взял нас за «ноздрю». Это была тоже целая операция. В заводе была сделана специальная буксирная брага из якорь-цепей, которые пропустили через клюза, а за якорь-цепь уже "Диомид" завёл свой мощный стальной буксир. И со скоростью 4 - 5 узлов мы двинулись в Индийский океан. Погода в основном, благоприятствовала, и мы через пару недель вышли из Малаккского пролива. За весь переход один раз обрывался буксир. Когда на выходе из Малаккского пролива мы прощались с буксиром, я должен был подписать акт о проведённой буксировке. Конкретных деталей акта не помню, но меня поразила стоимость всего этого мероприятия, которая была указана в акте. Сейчас я уже не помню цифру, но меня поразило то, что плата за буксировку превышала сумму, отпускаемую на ремонт корабля при постановке в завод. Мне смысл такой

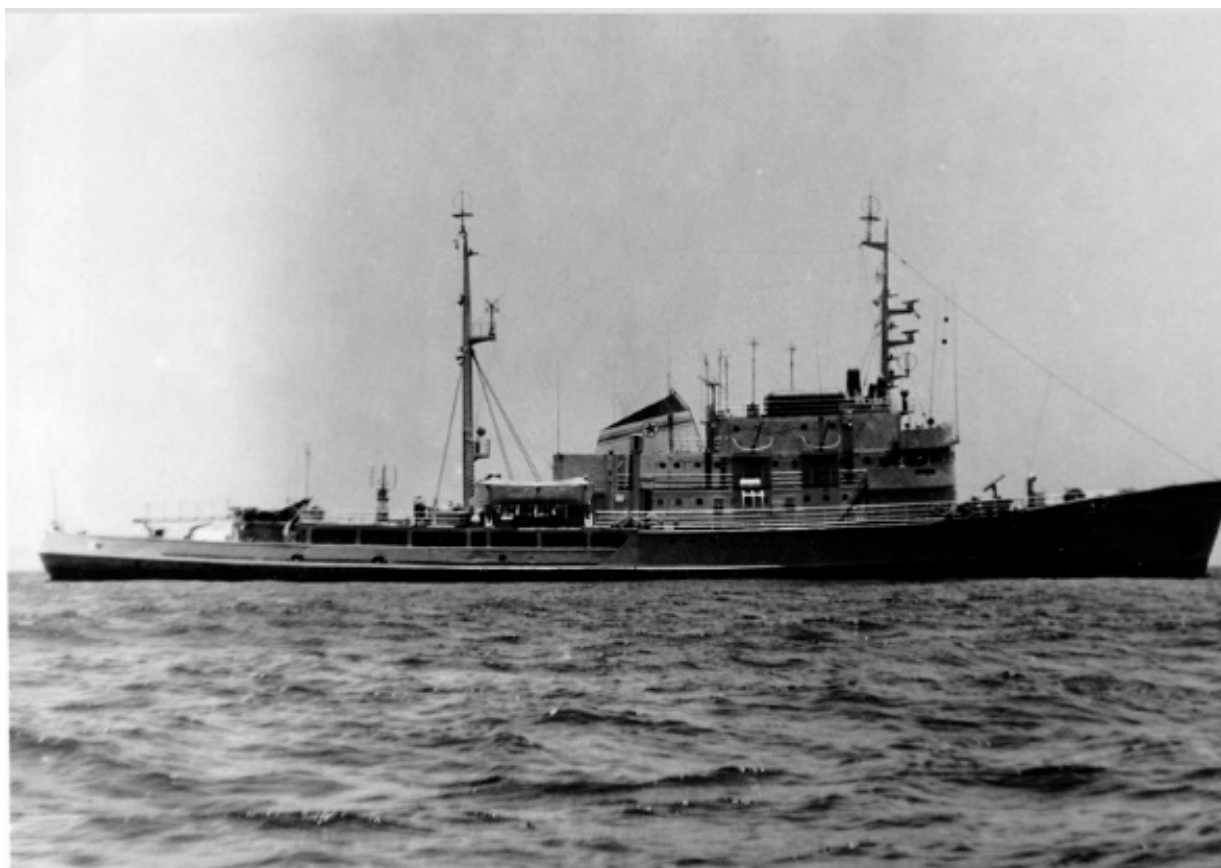
экономии был не понятен, но может я не знал каких-то стратегических планов.  
Дальше мы пошли своим ходом.



ГиСУ "Гидрограф". Буксировка корабля.



Маяк Рафалс. Малаккский пролив.



ГиСу "Гидрограф". В Ормузском проливе.



К пункту базирования 10-й ОПЭСК (Бербера) мы подошли ранним утром и получили указание стать на якорь. Подход к причалу будет во второй половине дня по указанию оперативного дежурного (ОД) эскадры. Почти в это же время на рейд подошёл и стал на якорь БПК, по-моему "Адмирал Октябрьский". С него нас оповестили, что на борту находится, прибывший с Черноморского флота командир эскадры контр-адмирал Николай Яковлевич Ясаков. Часов около двенадцати БПК снялся с якоря и пошёл к причалу. После его швартовки к нашему борту подскочил командирский "Стриж" с бравым лейтенантом на борту, который сообщил, что прибыл доставить командира корабля для инструктажа к начальнику штаба эскадры. Начальник штаба приказал мне взять на борт флагманского штурмана для обеспечения безопасности, и стать к причалу за забором, который огораживал место стоянки наших кораблей. - «Разведывательный корабль в иностранном порту в соответствии с директивой такой-то должен стоять между нашими боевыми кораблями. А вы меня вообще вытесняете с территории».

- «Свободного места на причале нет» - пояснил он.

- «Тогда я буду стоять на рейде, хотя место есть, как раз между подошедшим БПК и эсминцем, по-моему, "Внушительный"».

Начальнику штаба очень не хотелось ставить наш корабль рядом с БПК, он боялся за его борта. Всё-таки, я уверил его, что места вполне достаточно, а к борту БПК я не прикоснусь. И флагманского штурмана мне не надо, справимся своими силами. Начальник штаба нехотя согласился и отпустил меня. Я пошёл к оперативному дежурному, чтобы он отправил меня на корабль. Оперативным оказался наш коллега-разведчик Иван Лубский. Мы с ним поболтали, потом он спрашивает меня, а ты был у командира эскадры. Да нет, говорю, меня никто не вызывал.

- «Обязательно зайти и представься» - он это очень любит.

Я послушал и пошёл представляться. В каюте командира эскадры с кислой миной сидел начальник штаба. Видно что-то не нравилось новому командиру эскадры. Я представился адмиралу. Он долго молча смотрел на меня, что-то

соображая, или мой вид его несколько развлёк - в синих коротких штанишках, в такой же безрукавке и на голове белый чехол, правда оборудованный козырьком и кокардой. Потом, так и не поняв, видимо, спросил меня:

- «Что это за ГИСУ "Гидрограф"?»

- «Где он и что тебе надо?».

Я ответил: «ГИСУ это легенда, а на самом деле корабль разведчик, стоит на рейде, ожидает разрешения на подход к причалу».

- «Что же ты, ко мне пришёл?»

- «Представиться» - говорю.

Тут Ясаков Н.Я. разразился в сторону начальника штаба: «Покажите этого, чуть ли не динозавром меня назвал, своим командирам ваших "крейсеров"».

- «Вот это настоящий морской офицер. Флагман уже два часа стоит у причала и не один из стоящих командиров кораблей не прибыл представиться. А этот командир - корабль ещё на рейде, а он уже прибыл и представился».

- «Идите, командир на свой корабль и швартуйтесь к причалу».

Я заскочил на соседний эсминец, проинформировал командира и убыл на свой корабль.



ГиСу "Гидрограф", декабрь 1970 г. Старший лейтенант Карев В.А., капитан-лейтенант Бурмистров Э.И.

Без всяких трудностей и эксцессов мы ошвартовались между БПК и эсминцем. Я, начитавшийся множества документов о «шпионских кознях в иностранных портах», охрану корабля организовал строго в соответствии с руководящими документами. Вахта у трапа два человека. Командир поста находится у трапа на причале, вооружён пистолетом Макарова с двумя снаряжёнными обоймами. Вахтенный у трапа находится на корабле и вооружён автоматом Калашникова с двумя снаряжёнными дисками. Весь контингент вахты у трапа на время стоянки в порту я, лично сам подробнейшим образом проинструктировал. На корабль пропускать только в сопровождении дежурного по кораблю, а дежурный по кораблю мог провести на корабль только после доклада лично мне. О нашем корабле на эскадре сразу заговорили. Матросы рассыльные оперативного дежурного эскадры с приказами на наш корабль упорно отказывались идти, говорили, что там могут подстрелить нечаянно. Первый рассыльный с книгой приказаний, не обращая внимания на требования вахтенного остановиться, попытался пройти на корабль. Вахтенный у трапа, щёлкнув затвором, стволом автомата остановил нахала. Матрос с перепугу чуть в обморок не упал, но больше к нам на борт без разрешения не заходил.

Два офицера КГБ, москвичи, прибыли для проверки на кораблях эскадры состояния засекреченной связи. Дежурный по кораблю остановил их на юте, у трапа с просьбой подождать пока прибудет командир корабля. Я был где-то на берегу. Они тыкали под нос ему свои удостоверения, командировочные, но дежурный был неумолим - ждите командира, пропустить не могу. Бедные офицеры более получаса проторчали на раскалённой палубе под палящим солнцем. Я думал, что после такого приёма они нас сожрут, но обошлось, так как каких-либо серьёзных недостатков в организации связи они не нашли, а после проверки я им устроил хороший обед, извиняясь за то, что их немного пожарили на юте.

В море на наших кораблях каждый командир устанавливал форму одежды по своему усмотрению и возможностям. Перед этим же походом нам впервые выдали тропическую форму одежды. Матросам синие шорты и безрукавка,

пилотка и тапочки. Офицерам - синие брюки и безрукавка, пилотка и тапочки. Я, сам не знаю почему, офицерам приказал на рубашки укрепить погоны, а про матросов забыл. Поэтому матросы были без погон. Никто на это не обратил внимания, но когда мы влились в состав эскадры, первый у меня спросил начальник политотдела - почему у вас матросы ходят без погон. Для меня самого это было неожиданным, действительно, почему. Но не говорить же, что я прошляпил. Сообразил быстро - мы ходим под гидрографическим флагом, а на этих судах офицеры военные, а рядовой состав гражданские. Начальника политотдела устроил этот ответ, но он обещал проверить. Флагмана эскадры заинтересовались, потянулись с вопросами:

- «Есть ли женщины в экипаже?».

- «Конечно, есть» - отвечал я.

- «А почему их не видно».

- «Я их прячу от вас».

Объяснение удовлетворило и постепенно дурацкие вопросы отпали. Флагмана стали приходить с просьбой, дать бутылку вина. У нас вино положено было по пайку, а в Бербере сухой закон.

В этом иностранном порту оказалось мало интересного. Сомали в то время было очень бедным государством. На берег сходили группами, до 18 часов. Старшими групп были офицеры. Выдали всем местные деньги, но расходовать их особо было некуда. Накупили всякой мелочёвки, чтобы израсходовать деньги. Единственной отдушиной для моряков было купание на местном пляже. Замполит, не знаю какого подразделения, капитан 2 ранга Иванов, объяснил мне, что он тут вся советская власть и со всеми возникающими вопросами обращаться к нему. Он ко мне заходил частенько. На причале местные жители торговали кораллами, ракушками. Он перед приходом ко мне, подходил к торговцам, высматривал какой-нибудь симпатичный коралл или ракушку и говорил хозяину:

- «Эту штуку, «корёфан», подари командиру этого корабля». И тот безропотно передавал указанный коралл в руки рассыльного по кораблю. Иначе

он мог выгнать любого с причала, то есть лишит доходного места. Следом за кораллом он приходил сам.

- «Налей стаканчик вина и отправь булку белого хлеба шофёру автобуса, который стоит на причале у корабля. Этот шофёр за булку хлеба добросовестно возит на пляж весь день моряков».

Вот и вся организация отдыха была. Больше, конечно, радости было, что нет утомительных вахт, рядом берег, можно вдоволь поспать и посмотреть фильмы.

Начальник политотдела эскадры меня несколько раз инструктировал:

- «Получи деньги, положенные на организацию отдыха личного состава, а так как их расходовать тут некуда купи фломастеров (для нас тогда это было чудо) для корабля и заодно на политотдел эскадры». Я категорически отказался получить и тем более расходовать эти деньги.



Выборы в Верховный Совет СССР в Индийском океане.

С первого дня стоянки на корабль прибыли из политотдела эскадры для проверки два офицера. С ними работал замполит. К концу дня приходит замполит и говорит, что офицеры требуют предъявить на проверку партийные документы.

- «Ты этим неучам поясни, что с заходом в иностранный порт, все секретные документы закрываются и опечатываются в секретной части, а партийные документы хранятся на уровне секретных документов. Не мы придумали этот порядок».

Через некоторое время замполит опять пришёл и говорит:

- «Начальник политотдела требует предъявить документы».

- «Объясни ему, если он тоже не знает руководящих документов».

На следующий день замполит уже со слезами на глазах просит меня показать им документы. Начальник политотдела пообещал его снять с должности за неповиновение. – «Скажи ему, что это приказание командира корабля, пусть разговаривает со мной». На третий день начальник ПО вызывает меня. Я уже был почти на берегу, с группой офицеров собрался сходить в город.

- «В чём дело - спрашивает начальник ПО - боитесь предъявить документы на проверку?»

Я ему повторил всё ранее сказанное и добавил, что у нас секретарь парторганизации опытный и документы, гарантирую, в порядке. Если хотите, я после выхода предъявлю их вам. Начальник ПО пустился в пространные высказывания, что Бербера это наша база, какой тут в чёрта иностранный порт. Я ему ответил, что для меня это иностранный порт, и я действую в соответствии с руководящими документами, которые вы отменить не имеете права. Он расшумелся, начал угрожать, что отстранит меня от должности и отправит в Союз. Я ему сказал, что отстранить меня от командования кораблём у него не хватает власти, а если всё-таки каким-то путём сможет, то я только поблагодарю его. Надоело уже болтаться, хочу домой. Он пошёл со своими угрозами по второму кругу. Я понял, что это надолго, а там меня ждут офицеры и сказал:

- «Хорошо, я записываю в вахтенный журнал, что по вашему приказанию вскрыта секретная часть в нарушении требований директивы такой-то».

- «Пиши хоть куда» - рявкнул начальник ПО.

Я вышел и сказал замполиту, чтобы он выдал им на проверку партийные документы.

На конец стоянки командир эскадры назначил нам смотр штабом эскадры. В назначенный день на корабль с утра прибыли офицеры штаба и пошла проверка по полному плану. Видимо офицеры были достаточно опытные, или им просто не хотелось особо с нами возиться, но через час всё было готово. На разборе все лихо доложили, даже с каким-то удивлением, что на корабле порядок, вся техника в строю, личный состав обучен. В общем, всё в норме. Смотр, как и положено, завершился опросом жалоб и заявлений.

Личный состав построили на юте, офицеры собраны были в кают-компании. Я, конечно, перед смотром обратился к личному составу, чтобы на опросе жалоб и заявлений докладывали чётко и глупых вопросов не задавали. Командир эскадры в сопровождении начальника политотдела, меня и замполита корабля прошёл почти половину строя. Каждый матрос чётко представлялся и один и тот же доклад: «Жалоб и заявлений не имею». Контр-адмирал Ясаков Н. Я. засомневался и отправил меня с замом в каюту. Матросы, говорит, вас боятся. Прощёл весь строй, ни одной жалобы. На выбор спрашивает у одного матроса: «Почему у вас нет ни одной жалобы?». Матрос толково ответил, что серьёзные, крупные вопросы вы всё равно решать не будете, а все мелкие решаются на корабле. То же было и с офицерами. После этого командир эскадры зашёл ко мне в каюту, спросил меня, я ответил также, как и матросы.

- «Как это у тебя так получается? На соседнем корабле, эскадренном миноносце, при опросе жалоб и заявлений единицы матросов не заявили жалоб, а офицеры так по несколько штук».

- «Ничего особенного в этом нет, у нас в разведке так принято, самим все вопросы решать».

Последний удар по командиру эскадры сделала моя маленькая собачка, которую перед выходом в море я забрал из дома на корабль. Она выбралась из-под кровати, осмотрела своими умными глазами нас, села столбиком напротив адмирала и стала усердно махать передними лапами. На столе стояла коралловая ваза, а в ней лежал шоколад, её любимое лакомство. Ясаков Н. Я. некоторое время ничего не мог сказать, только смотрел на неё. А потом сказал:

- «Надо же, у него и собака обучена и выдрессирована как матросы. Как она сообразила, что я тут старший и чего она просит».

«Шоколад».

Он взял шоколадку из вазы, развернул и дал ей.

- «Пойдём начпо с этого корабля, нам тут делать нечего».

Естественно, мы получили высокую оценку. И после этого, до самого конца пребывания в составе эскадры, на еженедельных подведениях итогов, которые объявлялось по радио, мы назывались лучшим кораблём в своей группе.

После отдыха в Бербере нас поставили у входа в Персидский залив, в Ормузском проливе, с задачей считать танкера, вывозящие нефть. Какая страна сколько вывозит. Практически, просто так определить это не возможно, позже я это обосную, да и мы совершенно не подготовлены были к решению такой задачи. Не было ни одного человека на корабле, который бы имел какие-нибудь знания о танкерах, не было никакой справочной литературы. Поэтому, собираемый нами материал, мне кажется, не имел никакой ценности. Но пришлось браться за работу и работать. Корабль ежедневно облетал иранский самолёт «С-130», видимо, проверял нас и рассматривал. В один из первых дней нашего пребывания примчался новейший иранский СКР с кучей адмиралов на борту и около часа толпа адмиралов на мостике рассматривала нас со всех сторон. Что они там решали и думали, не знаю.

В один из дней, в светлое время суток, панамский танкер «Верагуа» недалеко от нас лёг в дрейф и стал по радио просить помощи у проходящих судов. Его как будто никто не слышал, все торопились. Я доложил в базу, что неподалеку от меня терпит бедствие танкер. Мне дали команду подойти к нему,



выяснить характер бедствия и по возможности оказать помощь. Была установлена по радио непрерывная связь с командованием флота и все действия после разрешения, я должен был докладывать.



Аварийный танкер "Верагуа".

Сразу предупредили принять все меры предосторожности и сохранение тайны, возможны провокации. Я подошёл поближе и запросил, в чём они нуждаются. Танкер был старый, у него лопнула обшивка, и потихоньку стало затопливаться машинное отделение. Свои водоотливные средства не справлялись с откачкой воды. Я послал на танкер старпома и командира БЧ-5 конкретно

определить наши возможности оказания помощи. Командир БЧ-5 быстро прибыл и доложил, что главный двигатель уже подзатоплен, эксплуатировать нельзя, но течь небольшая, и если мы дадим им свой погружной 100-тонный насос, то вполне можно откачать воду и запустить главный двигатель. Они же запросили отбуксировать их на Бахрейн для постановки в док. Я вызвал к себе на борт капитана и старшего механика и предложил им свой вариант. Капитан согласился. Я, говорит, за неделю там справлюсь, течь в доке заделают, буду идти мимо и, если вы будете тут ещё, верну насос. Мы обменялись радиоданными для связи. Командование наше утвердило такой вариант, насос сказали передать по акту. Акт должны подписать по три представителя от каждой стороны. Стармех с командиром БЧ-5 занялись насосом, а мы с капитаном сели у меня в каюте. Я накрыл стол и мы с капитаном за бутылкой «Московской» беседовали часа полтора о мировых проблемах. Он оказался приятным молодым человеком, португалец, бывший тоже офицер, командир судна, типа наших, гидрографических. Мы объяснялись с ним на английском языке, правда, оба владели им неважно. В качестве переводчика я вызвал старшего лейтенанта Соколова А.А., командира группы РР.

Перед уходом капитан пригласил меня к себе на судно. С ним на судне была жена и дочь, и он сказал, что заказал жене приготовить какое-то особое блюдо, но я вежливо отказался, сказав, что по нашим законам командир в море не имеет права покидать борт корабля. На прощанье я ему подарил бутылку водки. Он остался доволен и прислал мне две бутылки южно-африканского портвейна и две пачки сигар. Кстати, танкер был панамский, командный состав португальцы, команда мозамбикцы, а нефть везли для США. Вот и разберись, кто, сколько нефти вывозит.

Вопросы мы все порешали, дела сделали и готовы уже были расходиться, как вдруг мне поступило указание, чтобы акт подписали по четыре представителя. Я докладываю, что уже всё оформлено, и мы расходимся, неудобно пятиться назад. Выполняйте приказание. Я ответил, есть, но делать, конечно, не стал. Это выглядело бы как-то не прилично и я, посчитал, позорно

для моей страны. Кстати, об этом акте, насос нам не вернули, мы больше не встретились, когда командир БЧ-5 показал акт в Техническом управлении, чтобы списать насос с корабля, посоветовали сходить с ним в туалет. Зачем же тогда нужны были четыре подписи, а не три. Меня это крайне возмутило, и я пошёл к начальнику штаба флота, напомнил ему ситуацию с передачей насоса, что я не самовольно, а с согласия командования флотом, передал этот насос. Он тоже возмутился и заверил меня, что вопрос будет решён. Действительно, на другой день командира БЧ-5 вызвали в ТУ и быстро списали насос.



ГиСу "Гидрограф". Купель Нептуна.

Капитан танкера поблагодарил меня за помощь и сказал, что дальше он справится сам, ничего от нас больше не надо. Командование же наше загорелось желанием помогать ему и дальше, и приказали мне сопровождать танкер до Бахрейна. Опять мне ничего не оставалось делать, как ответить есть и выполнять. Сразу после входа в Персидский залив рекомендованный путь идёт через территориальные воды Ирана, чтобы сопровождать, мне надо было идти за ним. Танкер одно, а разведывательный корабль Советского Союза совсем другое и я предварительно запросил командование как быть. Идти за танкером по

территориальным водам Ирана или оставаться в нейтральных водах, но тогда я потеряю танкер. Ответа я не получил никакого и решил сам в территориальные воды не лезть. Тем более никакой необходимости в этом не было. Танкер я скоро потерял из вида, дошёл до Бахрейна и лёг в дрейф. Запрашиваю у командования, уже эскадры, что делать дальше. Отвечают - ждите выхода танкера. Дней пять мы проболтались в дрейфе. Температура заборной воды выше тридцати градусов, гироскомпас пришлось остановить, охлаждать нечем и, частично, начали заканчиваться продукты. Я взмолился - отпустите, тут нечего делать. Дали добро следовать в Берберу.

В день прихода в Берберу, командование эскадры отсутствовало. Меня на причале у корабля встретил капитан 3 ранга, представился, что он сейчас здесь «за главного» и приказал быстро получить необходимые продукты и быть готовым к выходу. Я поставил задачу своему баталеру мичману Рогуле Н.Г.. Он был баталер от бога, и я никогда не думал о продуктах, знал, что всё будет в норме. Буквально через час ко мне ворвался злой мичман Рогуля Н.Г. с жалобой на местных снабженцев. Подводных лодок в эскадре не было, а мы снабжались по их нормам, и продуктов автономного пайка у них никаких не было. Мне, говорит, приказывают получить 2-3 вида круп залежавшихся здесь и заражённых уже жучком и такую же муку. Круп и муки нам пока своих хватает. Хорошо, говорю, не получай. Через некоторое время этот же капитан 3 ранга вызывает меня на причал и на повышенных тонах начинает мне приказывать немедленно получать продукты, которые они предлагают нам. Я ему спокойно объясняю, какие нам нужны продукты. Он как будто меня не слышит и уже начинает орать. Дальше я терпеть не смог и послал его подальше. Если, говорю, не можешь организовать нормальное снабжение кораблей, не берись за это дело. Ешь сам испорченные продукты, а я подожду, пока вы найдёте качественные. Давление продолжалось и на второй день, и я доложил через голову командира эскадры командующему флотом, что экипаж не могут обеспечить нужными продуктами. На следующий день начальник штаба эскадры по радиосвязи объявил мне выговор за обращение через голову непосредственного начальника. Вскоре на

базу прибыл командир эскадры контр-адмирал Ясаков и вызвал меня на причал. В обнимку со мной он походил по причалу, расспросил спокойно и говорит: - «Ты уж извини нас командир. Мы не знали ваших норм снабжения, нет у нас таких продуктов. Сможете продержаться ещё недели три на своих запасах? За это время подойдёт танкер с продуктами, там на вас всё заказано».

- «С голоду не умрём, но наладить питание по норме не смогу».

- «Объясните экипажу, что так случилось».

- «А взыскание начальника штаба я отменяю».

Экипаж корабля с пониманием отнёсся к сложившейся ситуации, и мы почти месяц питались по неполной норме.

Как правило, на наших кораблях замполиты и врачи были молодые, зелёные лейтенанты. К нам попал врач, у которого в аттестации было указано, что он не способен проводить полостные операции. Но, видимо, в аттестацию никто не заглядывал. У нас же в каждом походе врачам приходилось делать хоть одну какую-нибудь полостную операцию, в основном это аппендицит. Такой момент созрел и у нас на корабле. У матроса приступ аппендицита, мы были уже в Индийском океане. Врач начал делать операцию, ассистировал ему штатный санитар, матрос. Разрезал больного, возился с ним около часа и безрезультатно. Приходит ко мне и докладывает - не могу найти. Ищи, говорю, тут я тебе не помощник. Ещё почти час и опять - не могу найти, что делать. Больной уже начал стонать. Спрашиваю, не умрёт матрос в ближайшее время. Не должен говорит врач. Зашивай, что делать. Больного, так и не удалив аппендицита зашили. Он заверил, что боли прошли. Я доложил командиру эскадры. Он назначил нам время и точку встречи с БПК для передачи больного. Через пару дней мы передали больного на БПК, где его повторно оперировали и удалили аппендицит. В последствие санитар мне рассказал, что врач большую часть времени находился в обмороке. Начнёт копать внутри и падает в обморок. Вот такие попадались нам врачи.

При передаче больного Ясаков Н.Я. устроил проверку кораблю. Погода была не штормовая, но покачивало, БПК лежал в дрейфе, мы тоже недалеко от него, ожидали указаний. Вдруг Ясаков вызывает меня на связь и спрашивает - 15 минут хватит вам на швартовку к борту БПК. Я понял, что он делает мне проверку. Но швартовка всегда была моим любимым элементом в управлении кораблём. Поэтому, я ни минуты не колеблясь, ответил, что хватит. Время пошло, швартуйтесь. Боевая тревога, срочный запуск двигателей и через 7-8 минут мы были уже почти у борта БПК. Ясаков, видимо, не ожидал такого и быстро приказал лечь в дрейф, к борту не подходить, больного доставить катером. Я понял, проверку мы выдержали.

Следующую задачу нам поставили пройти по маршруту восточное побережье Африки до острова Мадагаскара - остров Реюньон – Бербера. Когда я готовил план перехода для утверждения командиром эскадры, в спешке не досмотрел условия перехода, и получилось так, что мы весь переход идём против господствующего здесь в этот период сильного ветра. Это я понял на второй день после начала движения. Запросил командира эскадры изменить маршрут, чтобы нам сопутствовал ветер. «Неумолимый» Ясаков Н.Я. приказал - действовать по утверждённому плану. Мы целый месяц бились с бушующей стихией, передышки не было ни на один день. Даже с КП флота Ясакову Н.Я. рекомендовали вывести корабль из полосы встречного ветра. Вернулись в Берберу вымотанные до предела и как «ржавый гвоздь». Вот чем обошёлся поверхностный подход командира корабля к планированию перехода. В штабе эскадры подсказать командиру никого не нашлось.

По возвращению в Берберу мы получили с танкера необходимые продукты. Правда, на танкере умудрились, частично, содержимое бутылок с вином заменить водой. Сделано было так искусно, что обнаружить сразу было невозможно, и мы сообразили только через несколько дней после выхода. Было уже поздно, пришлось воду просто выливать, да и это особо не огорчало, так как мы направлялись уже домой.

Перед уходом домой нас привлекли к участию в учении кораблей эскадры. Учение проводилось на рейде. Мне начальник штаба поставил задачу потушить пожар на одном из кораблей. Неофициально попросил полить его как следует, а то, говорит, застоялись. Он не знал наших возможностей. Я командиру БЧ-5 поставил задачу быстро проверить и приготовить к действию все оставшиеся от спасателя средства тушения пожара. В трюме у нас стояли два мощных насоса, которые давали воду на четыре лафета, стоящие отдельно на самой верхней площадке. Лафеты давали мощные дальнобойные струи с давлением в десять атмосфер. По всему наружному контуру корабля была протянута сплинкерная система, практически обычная пожарная магистраль, чуть побольше диаметром, и на ней, примерно, через полметра спрыск. На эту систему работал тоже отдельный насос. Когда в неё подавалась вода, то корабль тонул в облаке этих тончайших водяных струй. Под такой защитой можно было безбоязненно подходить вплотную к горящему кораблю. Глядя со стороны - просто движется водяное облако.

Мы лежали в дрейфе среди кораблей эскадры, ожидая команды тушить пожар. Вижу на юте одного из кораблей зажгли «пожарчик», повалил чёрный дым, продолжаю наблюдать. Вдруг по связи гневный голос командира эскадры - в чём дело, почему не тушите пожар. Отвечаю команду принял, и пошли. Пока лежали в дрейфе нас немного отнесло от кораблей, и я понёсся полным ходом, чтобы не гневить начальство. С началом движения начали включать все средства пожаротушения. Картина видно была маслом, потому что меня срочно выдернул на связь начальник штаба и начал уговаривать, не лить воду на корабль. Но было уже поздно. Четыре матроса, стоящие у лафетов были проинструктированы и горели желанием помыть этих застоявшихся моряков. В последний момент успели отменить данные инструкции, но всё-таки отдельные струи полоснули по палубе. При подходе к аварийному кораблю, я, видимо, не совсем правильно учёл дрейф корабля, заходил с подветренной стороны и настолько близко и резко подскочил к борту, что наш нос завис над палубой корабля. Момент был волнующий, казалось тарана не избежать. Я во время, сообразив сложность

ситуации, отработал машинами самый полный ход назад. Картина получилась красивая, правда потом механик жаловался, что полетели какие-то заслонки, но и он был страшно доволен манёвром. До борта аварийного корабля оставались сантиметры, когда мы начали отходить назад. Командование эскадры, наблюдавшее эту картину с мостика БПК, наверное, уже просчитывало, как отремонтировать корабль и где. С мостика махали руками и что-то кричали. Но когда всё закончилось благополучно, контр-адмирал Ясаков Н. Я. тут же по радиосвязи дал высокую оценку действиям экипажа корабля, поинтересовался, есть ли какие просьбы к нему перед уходом. Я сказал, что всем доволен, отпустите домой. Он поблагодарил за службу и пожелал счастливого плавания. Однако перед этим у нас с ним была почти кулачная потасовка, конечно, только с его стороны, я бы не посмел поднять руку на адмирала.

Для доставки в Союз, такое бытовало там выражение, к нам на корабль направили: человек 8-10 матросов, подлежащих увольнению в запас; одного офицера старшего лейтенанта, погоревшего по пьянке; мичмана больного; матроса, совершенно непонятного, который носил на шее крестик (по тем временам это было уже верх всего), пил всё подряд, что припахивало спиртом и вообще не хотел служить. Кстати, когда попал в наш коллектив, матросы его быстро вылечили. Кроме камбуза его никуда не подпустили, и он через день стоял рабочим по камбузу. Кроме того, подкинули арестованного матроса с СКР, который попытался сбежать с корабля в США, но местной полицией был передан командованию эскадры. Возвращаться мы должны были с заходом на архипелаг Чагос, осмотреть атолл Диего-Гарсия на предмет строительства там военно-морской базы ВМФ США. В общем, возвращение выливалось в срок около месяца. Я категорически был против - не могу взять на борт такой контингент. Контр-адмирал Ясаков Н.Я. скомандовал: «Я приказываю взять». Я ему привёл, не помню сейчас какую-то директиву в соответствии, с которой даже просто допуск посторонних военнослужащих на корабль разрешается только командующим флотом. Я в вашем распоряжении нахожусь временно, вы не знаете многих документов, регламентирующих жизнь разведывательных



кораблей, и как я потом буду оправдываться, за все эти нарушения перед своим штатным командованием. Взбешённый моими ответами, он так ударил по столу, что лопнуло настольное стекло, и выгнал меня из каюты.

Я нашёл начальника особого отдела эскадры и стал изливать ему всё это. Объясните ему, говорю, что он зарывается. Начальник особого отдела успокоил меня, всё это оговорено с вышестоящим командованием и с тебя никакого вопроса не будет. Не знаю, почему командир эскадры не смог мне так объяснить, а только кричал, что он адмирал, а не лейтенант, я это знал и без него. Я всё-таки, нарушив директиву о радиомолчании при стоянке в иностранном порту, вышел на связь со своим командованием и доложил обстановку. Начальник разведки сказал, что он в курсе всего этого и приказал мне не «ерепениться», всё выполнять. На всякий случай я ещё раз зашёл к командиру эскадры и попросил его дать мне письменное приказание. Тут я понял, что сейчас буду битым и резво выскочил из каюты.

Пришлось менять кое-что в походной организации, тщательно проинструктировать экипаж, чтобы наши пассажиры не поняли, что они находятся на разведывательном корабле. На положительное решение этого вопроса я и сам не надеялся, но когда мы пришли в базу и прикомандированные уходили с корабля, то штрафник старший лейтенант признался мне. Сказал, что он так и не понял, что вы за корабль, чем занимаетесь. Вроде бы ничего и не делается, а кормят как на убой.

Я был очень доволен своим экипажем за такое серьёзное и грамотное отношение к своим обязанностям и моим требованиям.

Для арестованного изменника Родины пришлось создавать особые условия. Освободили небольшую каморку, сделали в двери как в тюрьме окошечко. Я подобрал трёх старшин, освободил их от всех корабельных нагрузок, только охрана дезертира, и чтобы без моего разрешения ни один человек около закрытой двери не появился.



ГиСУ "Гидрограф". Проводы увольняемых в запас.

Весь экипаж знал, кого мы везём, кто у нас находится не борту. Доставка его обошлась без приключений, и с подходом корабля к причалу его сразу под конвоем увели с корабля. Что с ним было дальше я не знаю.

За этот поход я получил массу благодарностей от командования разных степеней. Благодарности сыпались долго уже после похода. Комбриг, капитан 1 ранга Лукаш Д.Т., на очередном сборе командиров кораблей большую часть времени уделил мне – разносил за уже другой поход (на Курилы), за таран рыбака, а потом начал зачитывать приказы и объявляет приказ ГК ВМФ о награждении меня ценным подарком. Получилось, как будто бы за развал службы на ГКП корабля главком меня наградил ценным подарком.

### **Служба на ОИС «Приморье»**

Это была вторая половина моей службы в разведке. Очень тяжело я отрывался от «Гидрографа». Около года меня задержали на этом корабле,

будучи уже старшим помощником командира «Приморья». Корабль был всё это время без старпома. В это же примерно время ушёл с корабля замполит капитан 2 ранга Плювак Н.П., пришёл новый командир Ворошилов Л.В. Эта ситуация быстро сказалась на порядке, на корабле, корабельной организации. Корабль из лучшего на бригаде быстро слетел в «худшие». Практически на корабле упавшую власть взяли в свои руки «годки», которых возглавлял настоящий уголовник.

Я прибыл на корабль в день выхода на боевую службу. Представился командиру, обошёл корабль и схватился за голову. Что делать. Сбежать с корабля. Корабль грязный, матросы разболтаны, на офицеров не обращают никакого внимания. Офицеры без дела слоняются по кораблю или сидят по каютам. В машинном отделении грязь, всё пораскидано. У полуразобранного дизель-генератора возятся заводские рабочие. По кораблю ходит разъярённый начальник политотдела разведки капитан 1 ранга Сурженко П.А. и «воспитывает» офицеров. Увидев меня, даже обрадовался.

- «Я тебе - говорит - приказываю стать у трапа и никого не спускать с корабля». Я его убеждаю, что мне, как старпому, в день выхода других дел по горло, да я и офицеров корабельных не знаю.

- «Приказываю!!!!».

Я подумал, что это и лучше, глаза мои, чтобы не видели этого кавардака. Да и ничего уже и не сделать, здесь нужно время и кропотливый каждодневный труд и стал у трапа.

День подходил к концу, назначенный срок выхода уже прошёл, а корабль всё стоял у причала. Никак не могли собрать офицеров. Последним, уже в сгущающихся сумерках, прибыл командир группы службы №1 старший лейтенант Жданов. Он залетел на территорию бригады на своём «Москвиче» и, втянув голову в плечи, пронёсся мимо начальства, стоящего у трапа, и пулей влетел на корабль. По кораблю рассыпалась команда:

- «По местам стоять, с якоря и швартовых сниматься».

Сумерки перешли в полную темноту, и мы уже в темноте двинулись на выход. Штурман, прощаясь со своей женой, видимо перехватил лишку. Корабль потихоньку двигаясь по входным створам, медленно выходил из Босфора Восточного. Штурман, находясь на створах, пытался по РЛС определить место корабля. У него что-то никак не получалось и корабль сваливаясь вправо со створа, направлялся мимо входных буёв. Командир спокойно наблюдал эту ситуацию. Я подсказал рулевому: «Видишь, красный и зелёный огоньки, держи между ними». Мы прошли входные буи, штурман, наконец-то, определил место корабля, и мы опять начали склоняться вправо к берегу. Терпение моё лопнуло, сотни раз я входил и выходил из порта и в любое время суток и никогда ни по чём не определялся, и штурман тут отдыхал, обстановка простейшая. Говорю командиру: «Штурман пьян и, если так дальше пойдёт, мы минут через 10 - 15 будем где-нибудь на берегу». Командир извинился за всех и говорит: «Я ночью ни разу не выходил из базы и сейчас совершенно не ориентируюсь. Вы можете корабль вывести?»

- «Без проблем».

- «Берите власть в свои руки».

Первым делом я отправил штурмана спать, приказав ему через шесть часов сменить меня, и если он будет хоть чуть-чуть пьян, оторву голову. Я был уже в таком состоянии, что вполне мог это сделать.



ОИС "Приморье". Новый старпом корабля - Бурмистров Э.И., сзади прикомандированный (на поход) из отряда замполит и командир корабля капитан 1 ранга Ворошилов Лев Васильевич.

Вот так началась моя служба на «Приморье». Для меня этот поход был очень трудным. Офицеры быстро поняли меня и взялись энергично за работу, а с личным составом срочной службы пришлось повоевать. Приходилось работать и уставными и неуставными методами. Надо было наводить порядок. Трудно даже сказать сейчас чем мы больше занимались, особенно первое время, разведкой или порядком на корабле. Командир мне был не помощник в этих вопросах. Рождённый ползать летать не может. Он хороший, порядочный человек, но ничего в нём не было командирского от неумения найти нужные формы общения с матросами и офицерами до управления кораблём. Он по шесть часов швартовался к причалу, в то время как я спустя некоторое время, когда стал командиром этого корабля, единожды, из наблюдений командира бригады капитана 1 ранга Лукаша Д.Т. установил рекорд швартовки на этих кораблях - шесть минут. Для командира корабля это очень важно.

Пришлось офицеров разведывательных служб отрывать от выполнения ими своих прямых обязанностей, привлекать к решению общекорабельных проблем. Многие вещи приходилось делать в тайне, от командира корабля, скрывая от него. Экипаж надо было делать управляемым. Как можно работать с матросом, когда он в глаза мне говорит:

- «Вы со мной ничего не сделаете, а я молодого матроса избыю, и он будет выполнять мои приказания, а не ваши».

Я ему доказал, что я смогу сделать всё. Примерно через месяц похода он пришёл ко мне и сказал, что будет служить, как положено. Оговорюсь сразу, что я за свою многолетнюю службу, пальцем не тронул ни одного матроса и строго следил, чтобы офицеры этого не допускали. Есть много других действенных методов воспитания. Например, в этом же походе. Спускаемся на юг, погода теплеет и скоро мы перешли на форму в трусах на верхней палубе. Один матрос со службы №1 свои трусы изорвал полоскам и красуется в них как индеец. Спрашиваю у начальника службы капитана 2 ранга Жерноклеева Б.М.:

- «Что это за вид у матроса?».

- «А что с ним сделаешь, изорвал, а других нет».

- «Приведи его ко мне».

- «В чём дело?» - спрашиваю.

- «А мне так нравится».

- «А мне не нравится, я на тебя в таком виде смотреть не хочу. Замени трусы».

- «Не буду, у меня других нет».

Открыл иллюминатор. «Снимай – говорю – трусы».

- «Не буду».

- «Боря - говорю, начальнику службы - помоги ему».

Боря мужик здоровый, не подстать мне. Матрос испугался, снял трусы.

- «Выбрасывай в иллюминатор».

- «А в чём я ходить буду».

- «Ходи голый». Он выбросил.

- «А теперь – говорю – иди, работай».

Голым он не ходил, трусы нашёл, но рвать больше не стал.

Всё постепенно перемололось, мы успешно выполнили поставленные задачи, в полном составе и в здравии возвратились в базу. Как-то не помню, кто из офицеров штаба бригады или управления высказал такую мысль. Почему мы от причала в море отправляем в море зачастую сырой корабль, недоработанный, а с моря он возвращается боеготовым со спаянным, сплочённым экипажем.

Приведу ещё один пример. Из двух больших кораблей на бригаде «Приморье» и «Забайкалье» какой-то из них вышел из ремонта, с завода, а другой вернулся из похода, стояли они рядом. Из ГШ ВМФ прибыли офицеры на корабль, прибывший с моря. Зайдя на причал они, не читая названий, пошли на корабль, вышедший из завода, а когда их поправили, они удивились. По виду должно быть наоборот. Корабль, вышедший из ремонта, должен был сверкать свежей краской, а прибывший из дальнего морского похода должен быть ржавым. Здесь много упущений было со стороны командования бригады.

Походы «Приморья» были практически все одинаковы, в один и тот же район - атолл Кваджалейн, продолжительность 100 суток. Но были и исключения. Почти отбив своё время на Кваджалейне, получаем приказание готовиться перейти к западному побережью США (совсем недалеко) для разведки первого запуска «Шатла». Пообещали подзаправить и запросили состояние корабля и экипажа. Докладываю по кораблю - на главном двигателе

заглушен один цилиндр, заканчиваются продукты (поход подходил к концу). В экипаже - один матрос моторист по фамилии Катаев, немного не в себе, какое-то помутнение в мозгах. На вахте у главного двигателя все четыре часа ходит как заводной и ничего не делает. Пришлось убрать с вахты. Командир БЧ-5 майор Давыдов Анатолий Иванович взвинчен до предела, по малейшему поводу срывается до истерики, «пинает» матросов. На моё сообщение пообещали только подкинуть продуктов на меняющем нас «Измерителе». Что мог для нашего экипажа привести «Измеритель». Один смех. Они для себя продуктами заполняли даже коридоры.

С приходом «Измерителя», забрав с него каплю продовольствия, мы двинулись к западному побережью США на хромом одном главном двигателе. Продукты пришлось равномерно распределить до предполагаемого конца похода, не глядя на нормы снабжения. Командир БЧ-5 ещё больше стал впадать в истерики и начал уже бить матросов. Я его предупредил, прекрати, до меня доходят слухи, что ты занимаешься рукоприкладством. А через некоторое время от его подчинённого поступила жалоба, что командир БЧ-5 побил его. Я доложил в базу, второй поход только начинался. Замполит Миша Шуляк, как всегда принципиальный - необходимо привлечь к партийной ответственности. Он вызвал к себе в каюту Давыдова А.И. и начал партийный разнос. Командир БЧ-5 сорвал с себя погоны и бросил ему на стол. Партбилеты наши оставались в базе. Миша расстроенный пришёл ко мне:

- «Что делать?».

- «Надо исключать из партии».

Я говорю: «Не трогай его, это не метод сейчас».

- «С меня в базе спросят - взмолился он - почему не исключили из партии за избиение матроса».

- «Скажешь, командир запретил, вали на меня».



Впереди ещё точно не один месяц похода, десятки тысяч миль и уже калека один единственный главный двигатель. В такой ситуации не хотелось лишаться опытного старшего механика. Я решил ещё раз попытаться вернуть его к нормальной жизни. Провёл с ним опять воспитательную беседу, но вижу, слова не доходят, человек на грани психического срыва. Ладно, говорю, не понимаешь, отстраняю тебя от должности, передай дела командиру моторной группы, объявляю за избиение матроса семь суток ареста. Сиди, не вылезая из каюты, увижу где-нибудь, приставлю охрану, подвернётся оказия, отправлю в базу. Через три дня зашёл к нему в каюту – совсем другой человек. Извинился и попросил после семи суток допустить его к исполнению должности. Пообещал, что больше подобного не повторится. Я сказал, что подумаю, даже обрадовался, что всё-таки дошло. Вернуть его к исполнению своих обязанностей, и была моя главная цель. Своё обещание он выполнил. Мы, хотя и на хромом двигателе, но после полугодового плавания вернулись домой своим ходом и, даже отказались от предлагаемой помощи – выслать буксир с подходом нас к Японии.

Был в этом походе и другой выходящий за рамки обыденного случай. Питание из-за недостатка продуктов заметно ухудшилось и уже на переходе к западному побережью США по кораблю пошли нехорошие разговоры. Нужна была профилактика. Я собрал матросов, и спросил у кого какие жалобы на питание. Открыто возмущаться никому не захотелось, но всё-таки были отдельные критические реплики. Я начал объяснять сложившееся положение с продовольствием на корабле:

- «Урезаны нормы, у некоторых продуктов просрочены сроки годности».

Я поднял по очереди пару матросов, выбрал специально призывавшийся из глубинки, и спросил, как они питались дома, до службы. Ответ, конечно, был в мою пользу. Поднял другого матроса:

- «Вспомни из присяги, которую ты давал, то место где говорится о трудностях военной службы. Вот у нас сейчас эти трудности возникли и надо их стойко перенести».

Все согласились с этим и начали оправдываться, что вроде бы никто и не возмущается, все понимают ситуацию. Вопрос был решён.



ОИС "Приморье". Комсомольское собрание.

После проведения собрания с матросами, я решил собрать офицеров, поэтому же вопросу. Чтобы никого не отрывать от службы, собрание назначил в свободное время - в субботу после бани. Оказалось, что четыре офицера дословно выполнили суворовский наказ - после бани хоть продай кальсоны, а чарку выпей. Среди этих четверых оказался и офицер, отобранный накануне кандидатом на поступление в следующем году в дипломатическую академию.

Замеченных в пьянстве офицеров, начальники служб наказали, а вот с кандидатом в академию вопрос застопорился. По чьей инициативе не знаю, но офицер стал оспаривать факт пьянства:

- «Я не был пьян. Начальник службы меня не обнюхивал».

Лично я несколько не сомневался в правоте начальника службы. Вопрос решили вынести на партийное собрание. Желая выгородить своего товарища, коммунисты, а большинство их было молодые офицеры, поддержали подозреваемого в пьянстве офицера. Вопрос, конечно, был заранее продуман. В итоге партийное собрание большинством голосов решило не наказывать офицера, а обвинило начальника службы в необъективности. Я наблюдал за этим, не вмешиваясь в диспуты, а через несколько дней написал приказ, в котором наказал офицера самым строгим образом и с самой громкой формулировкой. После объявления офицерам приказа ни один не возмутился и не подал голоса, никто не сомневался в моей правоте. Два человека пришли ко мне за объяснением - пострадавший и замполит. Наказанному офицеру я объяснил, что после такого выступления на корабле против командования, я не могу рекомендовать его представлять интересы нашей страны за рубежом. Я мог простить и посмотреть другими глазами на пьянство, это не так страшно.

Замполит же растерялся, не мог сообразить, как ему объяснятся со своим начальством по приходу в базу. Я сказал, что это дело твоё, не по моей части. Надо было работать до партийного собрания, готовить его. Смотреть надо чуть-чуть вперёд, а не под ноги и знать настроения офицерского коллектива. Я, кстати, предупреждал его, и, советовал отнестись, посерьёзней к подготовке собрания.

Страсти потихоньку затихли, мы втянулись и смирились с тем, что наш поход по времени увеличился вдвое. Посмотрели запуск «Шатла» и направились домой.

Командование наше задумало ещё один эксперимент с нами. Меня посвятили в дальнейшие планы. От западного побережья США нам хотели спланировать заход в Петропавловск Камчатский, подремонтировать главный двигатель и выйти на Алеуты для решения какой-то задачи. Не знаю, как можно

было додуматься до такого. Время ведь было не военное, мирное и «Приморье» был не единственный корабль на бригаде. Почти полгода мы уже не ступали по земле. Не помню, как я ответил на такой запрос, но смысл был таков - для решения этих задач придётся поменять экипаж и в первую очередь командира корабля. Вопрос больше не поднимался.

Маршрут перехода от западного побережья США мне дали по сороковой параллели до Японии и далее проливами. В целях безопасности я попросил изменить маршрут - двигаться до Японии по тридцатой параллели. Мой маршрут был утверждён, но по приходу офицеры управления, посмеиваясь, говорили мне, но и хитрый же ты. Ниже сороковой параллели до Японии идут экипажу боны, выше боны только до 180 меридиана. Для тех, кто не знает, боны - это денежные условные единицы. Едва советский человек, неплохо заработавший за границей, ступал на родную землю, как вся его валюта в обязательном порядке обменивалась на чеки (у моряков чеки назывались бонами). Реализовать боны можно было только в специальных магазинах, где можно было купить на них дефицитные товары. За этот поход, мне кажется, можно было бы и двойную зарплату выдать всему экипажу. Поход-то был двойной, почти 190 суток.

Офицерам, которые шутили по поводу бонов, я посоветовал при выборе маршрута перехода заглядывать в лоцию. В 40-х широтах в это время господствующий ветер выше 5-ти баллов и встречный нам, за 30-й параллелью такой же ветер, но попутный. Попутный ветер нам с нашей хромой машиной был очень нужен.

На обратном пути создалась критическая ситуация с главным двигателем. Нужен был профилактический небольшой ремонт. Мы обсудили с командиром БЧ-5 этот вопрос. Он заверил меня, что ему хватит для ремонта суток, но главный двигатель на это время должен полностью выведен из строя. Провели соответствующую подготовку, я по своему прогнозу выбрал время и место, где безопаснее сутки продрейфовать без хода и доложил командованию:

- «Для надёжной работы главного двигателя такого-то числа в такой-то точке, вынужден, задержаться в дрейфе на сутки».

Командование не возражало. Мы успешно подлечили двигатель и двинулись дальше. Благополучно, своим ходом добрались до родного причала. Кто на себе не испытал такого, никогда не поймёт до конца слов песни:

*Кто знает, как для моряка минута эта дорога.*

*Когда в туманном свете маяка,*

*Вдали покажутся, родные берега.*

Около 190 суток длился наш поход. Это был рекорд для ВМФ по непрерывному пребыванию в море. О нашем рекорде меня просветили офицеры ГШ ВМФ, а вот в нашем родном соединении этого никто и не заметил. В одном из документов, не помню его названия, составленном командиром бригады капитаном 1 ранга Лукаш Д.Т., прочитал, что кажется, «Дефлектор» совершил самый длинный поход (за 200 суток). Не знаю, насколько это достоверно, так как прошло несколько десятилетий с тех пор.

Почти по каждому походу наших кораблей по ходатайству управления разведки флота издавался приказ ГК ВМФ о поощрении экипажа. Совершенно не запомнилось мне, был ли поощрительный приказ за этот поход, но отлично помню, что меня дважды грозился начальник политотдела разведки снять с должности и выгнать из партии за этот поход. Первый раз сразу после разбора похода, когда он узнал о партийном собрании и моём приказе о наказании, который был подписан вразрез с решением партийного собрания. Я спокойно выслушал угрозы и спросил его:

- «В чём же моя вина? Ведь я же был прав. Ни один офицер, коммунист не стал оспаривать моего приказа, потому что все были согласны со мной. Свою командирскую власть я не превысил, а что партийное собрание пошло по

ложному пути это надо было замполиту думать об этом раньше. Вы замполитов же ставите почти на один уровень с командирами кораблей».

Видя мою правоту, он убавил свой гнев, передумал выгонять из партии и просто по-житейски спросил меня, как же ему докладывать наверх об этом. В истории советского ВМФ таких примеров ещё не было (может он просто не знал). Я ему сказал, что это дело не моё. Я сделал своё, а вы думайте сами, что дальше делать.

Второй раз наша встреча с капитаном 1 ранга Сурженко П.А. состоялась по другому поводу. Через некоторое время после этого похода, я написал представление на присвоение очередного воинского звания командиру БЧ-5 майору Давыдову А.И. Начальник политотдела пришёл на корабль и опять начал угрожать исключить меня из партии.

- «Как так, Давыдов А.И. в море избивает матросов, а после похода вы представляете его к присвоению очередного воинского звания?».

На первый взгляд, конечно, парадокс. Но, учитывая трудности похода, и что им было сделано для успешного решения, со мной можно согласиться. Да и ведь давно известно - победителей не судят. Покричав на меня, начальник ПО ушёл, потребовав на прощанье забрать представление на Давыдова А.И. Я отказался, сказав, что, писал представление, всё обдумав, и не собираюсь менять своё мнение.

Через некоторое время Давыдов А.И. получил очередное воинское звание подполковник, и в скором времени после этого ушёл на берег к новому месту службы, упросив меня не препятствовать ему в этом.

Спустя 2-3 месяца после нашего возвращения с западного побережья США, в один из обычных дней командир бригады, собрав командиров кораблей, производил очередную читку накопившихся приказов и различных ЦУ вышестоящего командования. Читает обзорный приказ ГК ВМФ по аварийности на флоте, и вдруг я слышу, что РЗК «Приморье» в океане в результате аварии

главного двигателя, находился больше суток без хода. Командир корабля такой-то, командир БЧ-5 такой-то. Меня это возмутило, как же так. Мы предупредили аварию главного двигателя. Такой опыт надо бы наоборот пропагандировать. Где же делать планово-предупредительный ремонт, как ни в океане, если мы по полгода находимся в походе. Комбриг меня успокоил, ну тебя же не наказывают тут в приказе. А вообще-то надо было наказать, чтобы знал, как по полгода «шататься» по морям.

Так почти полгода спустя на меня продолжали сыпаться шишки за благополучно завершённый такой трудный поход. С точки зрения разведки он, по-моему, был мало результативным. Но это так было и запланировано с самого начала. Каких-то больших результатов и не планировалось. Видимо, просто надо было засвидетельствовать первое такое необычное событие на нашей планете - полёт в космос и возвращение на землю. Тем более, что «раненый» корабль не мог там работать во всю прыть.

По-настоящему, заниматься этими вопросами можно только в море, в походах. При стоянке в базе, у причала столько много ненужной суеты, отрывающей массу времени и не дающей никакого результата.

После очередного ремонта я как-то попытался отработать качественно задачу «К-1», выйти на рейд в бухту Новик на 10-15 дней и в полном составе, без сходов на берег, заняться отработкой задачи. Никакие уговоры командира бригады капитана 1 ранга Васильева С.С. не помогли. На рейд он не отпустил. Причина очень простая, а кто будет дежурить по бригаде, охранять бригаду, откуда брать офицеров на выполнение различных заданий, спускаемых сверху. А кто, в конце концов, будет ходить на активы. Разнокалиберные активы проходили по всем случаям: конец или начало зимнего, или летнего периода обучения, знаменательные даты. Активы были партийные и комсомольские и по калибрам - флотские, разведки и бригады. На всех одно и то же, причём пользы на выходе ноль. Командир корабля и замполит на каждом активе должен был быть обязательно. Хорошо если ты командир не лучшего корабля, можешь

подремать, отдохнуть. А вот если лучшего, то будешь сидеть в президиуме и весь день мучиться, бороться со сном.

Вот и отрабатывай задачу, организацию в оставшееся время, а вечером две трети офицеров разошлись по домам, тоже дело нужное и так редко дома бывают. В море, конечно, свои трудности. Большая часть экипажа несёт двухсменную вахту и без каких-либо перерывов, от причала до причала. Надо время на сон, культурный отдых, приёмы пищи, поддержание корабля в порядке и т.д. В общем, на боевую подготовку опять почти ничего не остаётся. Приходилось мудрить.

Так содержание корабля, приведение его в праздничный вид приурочивали к возвращению в базу. Весь личный состав перед уходом из района трудился с энтузиазмом, чтобы домой вернуться красивыми, работали все с увлечением и корабль с моря подходил к причалу, как после заводского ремонта. Задача командования была зажечь этот энтузиазм, а потом им только надо управлять.

Такой элемент как стрельбы тоже проводили в море. Конечно качество не то, куча неудобств, но основная цель - обучить личный состав владению оружием, достигалась. Издавался приказ по кораблю с объявлением организации проведения стрельб. Всё было предусмотрено в соответствии с требованиями уставов и наставлений. Каждый командир подразделения руководил стрельбами своих подчинённых. За день два пропускали весь личный состав. Каждый стрелял из оружия, закреплённого за ним, а личный состав боевого взвода бросал по гранате. Стреляли даже из гранатомётов, расписанные на них по обороне корабля два номера - офицер и матрос. Был момент, когда наши корабли решили немного вооружить и заставили получить и установить четыре пулемёта ДШК. Мы их расконсервировали, установили, но стреляло из них только два – один очередями, а второй только одиночными. После проверки мы их сняли и убрали с глаз долой.





ОИС "Приморье". Стрельбы (по мишени) офицерского состава. Сзади главный судья капитан 2 ранга Амелин В.М.

Для стрельб изготавливался щит, устанавливался на плот и по этой мишени отстреливался весь экипаж. Конечно, кто попал, кто не попал, не проверишь. Такие вещи стоило бы проводить у причала при соответствующем обеспечении береговой базой. Я как-то один раз попытался провести стрельбы в базе. За день пропустил через стрельбище половину экипажа и зарёкся больше такого не повторять. Помощи от береговой базы никакой не получил. Надо было заказать стрельбище, это тоже оказалось не просто. В назначенный день доставить на стрельбище необходимое имущество и экипаж. Пешком до стрельбища более двух часов.

Вообще меня удивляла роль береговой базы. У меня сложилось впечатление, что она работала сама на себя, может быть, я просто не знаю её роли и назначения. Насколько помню, она снабжала малые и средние корабли финансами и вещевым имуществом. Деньги получали корабельные финансисты нештатные на береговой базе, привозили на корабль и раздавали. Вещевое же

имущество для личного состава срочной службы доставлялось на корабль, и корабельные баталеры раздавали его личному составу. Офицеры и мичмана обмундировываться ездили на береговую базу, можно сказать к чёрту на кулички. Чтобы обмундироваться, надо было потратить день, а то и больше. Остальные виды довольствия корабли получали самостоятельно в довольствующих органах флота. Большие же корабли вообще снабжались самостоятельно.

Обучить же личный состав владению оружием была необходимость. Мы постоянно бок обок были с вероятным противником и в любой момент могли подвергнуться агрессии. Конечно, имеемым на борту оружием было не отбиться, но защититься на некоторое время, для проведения определённых мероприятий, вполне могли. После первых же стрельб я убедился в необходимости регулярного их проведения. Некоторые матросы, получив боевые патроны, менялись на глазах, и командиру подразделения приходилось буквально двигать их руками. С гранатами же оказалось пострашнее. Один матрос, зажав в руке гранату, с вытащенной чекой не поддавался никаким уговорам бросить её за борт. Не в состоянии был разжать кулак, хоть выбрасывай самого за борт вместе с гранатой.

При стрельбе из гранатомёта второй номер, матрос кок, у старшего лейтенанта Харитоновна никак не мог нажать на спусковой крючок и всё пытался с гранатомётом уйти с юта внутрь корабля. Буквально силой офицер заставил всё-таки матроса выстрелить. После одного выстрела такие ребята как правило, смелели и просили даже ещё выстрелить. В целом основная масса экипажа серьёзно и с удовольствием относились к стрельбам.



В обеденный перерыв на юте.

С выходом в море я, буквально с первого дня, брался за сочинение приказа о проведении очередной спартакиады корабля. Привлекал к этому спортивных офицеров и из командования корабля и через несколько дней мы отработывали обстоятельный приказ, в котором объявлялся график проведения спартакиады, состав команд, судейская коллегия и т. д., расписывались все вопросы. Спартакиада рассчитывалась таким образом, чтобы начать её в первое воскресенье с прибытием в район и закончить в последнее воскресенье нахождения в районе. По каким видам состязаться обдумывали тщательно, чтобы они максимально способствовали и повышению уровня боеготовности экипажа. Включались стрельбы, борьба за живучесть корабля, устройство корабля.



Море любит сильных.

Дух состязательности подгонял и участники спартакиады, члены выставленных команд в свободное время без подталкивания лазали по кораблю, детально изучая устройство, упорно отработывали приёмы борьбы за живучесть. Каждое подразделение выставляло свою команду и по воскресеньям проводились состязания. Весь экипаж в этих соревнованиях принимал активнейшее участие. Это, способствовало повышению уровня боеготовности экипажа, и было колоссальной отдушиной в однообразной походной жизни.



В последнее воскресенье в районе подводились итоги в приказе, победители награждались грамотами, ценными подарками и торжественно спускали флаг спартакиады до следующего похода.

Состязания проводились в основном на юте. Кроме того, на юте же была оборудована, несколько сокращённая, волейбольная площадка с мячом, привязанным леской и в обеденный перерыв на юте каждый день разгорались волейбольные баталии. Ют в обеденный перерыв был похож на многофункциональный спортзал, каких там только битв не происходило. Это значительно способствовало боевому духу, бодрости и жизнеспособности экипажа и, естественно, способствовало высокому качеству несения вахт. В

наиболее жаркие периоды я даже несколько менял распорядок дня, обеденный перерыв увеличивал на целый час. Это в нужный момент сторицей возвращалось.

Решение различных проблем для кораблей достигалось не ходатайствами и действиями командования бригады, а возникало спонтанно, как следствие определённых событий. Приведу несколько примеров, которые я точно знаю или был их участником.

Снабжение продовольствием по автономному пайку пошло после доклада командира Плотникова председателю Совета Министров СССР Косыгину. Он после доклада материалов похода спросил – чего этим морякам не хватает, чтобы они так же и работали. Командир корабля или дивизиона робко пожаловались, что на такие продолжительные походы сложно обеспечивать экипаж качественным продовольствием. И решение было принято тут же.

Я хорошо помню первый поход с разведчиками на борту на СС «Арбан» к западному побережью США. Кого только не было в тот поход на корабле. Кроме разведчиков и подводников были представители гидроакустического полигона, от авиации и даже из какого-то института из Ленинграда. Всех надо было накормить. За это я был ответственным, а мне помогал всего лишь один матросик Александр Соколов, кладовщик. Помню, как мы вытащили из трюма 200 - килограммовую бочку красной рыбы, вскрыли, а из неё разнесся такой зловонный запах, что с верхней палубы все разбежались. При вскрытии бочки с капустой оказалось, что она тоже испорчена. Всё пришлось вываливать за борт. Питались в основном крупами и сухой картошкой, которая была практически не съедобной. Каждый день мы ели борщ консервированный, в стеклянных литровых банках. Запах этого борща я запомнил на всю оставшуюся жизнь. Пресная вода, особенно из сделанных дополнительных перед походом цистерн была такой, что солнце не просматривалось через графин с водой и все графины после похода пришлось уничтожить.

На корабле были разные специалисты, в том числе и врачи и я всё это с их помощью грамотно, подробно заактировал. Сколько после похода не ходил с этими актами по тылам ничего не добился. Все соглашались, что такие продукты в такие длительные походы нельзя брать, но никто ничего не решал. Пока не решил Председатель правительства СССР.

Корабли перед выходом проверялись на готовность. Представители всех довольствующих органов, флотских управлений прибывали в назначенный день на корабль, и начиналось «избиение», не имеющих права голоса корабельных офицеров. Потом собирались все в кают-компании и руководитель проверки, обычно начальник разведки, заслушивал их доклады и делал выводы.



1978 год. Встреча БРЗК "Приморье" из очередного похода.

Начальник штаба флота вице-адмирал Куделькин Я..М. вручает начальнику 4-й службы капитану 2 ранга Фофанову А.А. орден Красной Звезды.

Перед первым моим выходом на боевую службу в должности командира корабля руководителем проверки был почему-то начальник штаба флота. Когда все проверяющие «вытерли об меня ноги», начальник штаба поднял меня:

- «Командир вы что-нибудь можете ответить на замечания в свой адрес?».

Я уже сидел взвинченный и очень хотел, чтобы мне дали слово. Бог меня услышал. Основные недостатки от нас не зависели, но всё повесили на корабль, какие тут лодыри сидят. Я с радостью заявил, что у меня есть что сказать и начал перечислять главные отмеченные недостатки. Не хватает на корабле до штатного количества водоотливных средств, не отремонтирован какой-то агрегат и т.д. Мы ничего не пропили и не продали, нас не обеспечили довольствующие органы флота.

- «А вы заявляли?».

- «Безусловно».

Командир БЧ-5, показывает, неоднократно подаваемые накладные с отметками нет. Вопрос уже к представителю довольствующего органа. В чём дело. Нет на флоте - чёткий ответ. Если у вас нет, где возьмёт командир. Так по основным пунктам я отбил, защитив корабль.

К выходу следующего корабля, на разборе проверки о готовности докладывали уже представители управлений, уговаривая корабельных офицеров, чтобы они особо «не артачились». Приказом командующего флотом, была назначена флотская комиссия, с назначением ответственных от управлений за подготовку корабля к выходу на боевую службу.

Ну и ещё один пример. Вышел новый документ, который обязывал подтверждать допуск к самостоятельному управлению кораблём 1 ранга, командиров кораблей, а также командиров бригад и начальников штаба бригад, сдачей зачётов главным специалистам флота. Составили «бегунок», по которому надо было сдать зачёт. Зачёт надо было сдавать флагманскому штурману флота,



в то время, первый заместитель командующего флотом контр-адмирал Ясаков Н.Я., известный своим непростым характером, и т. д.

Капитан 1 ранга Дулебенец В.Н., бывший тогда начальником штаба бригады, после попытки сдать зачёт Ясакову Н.Я. написал рапорт об увольнении в запас. Приближалось время выхода на боевую службу, и мне тянуть было некуда уже, надо было сдавать оставшиеся зачёты. Я обошёл всех, получил зачёты, остался флагманский штурман и мой старый друг по Африке, контр-адмирал Ясаков Н.Я., ему я решил сдавать в последнюю очередь. Первый визит к флагштурману не удался, он не принял меня за неимением времени. В назначенный второй срок у него опять не было на меня времени, но он заинтересовался мной:

- «А почему ты именно мне хочешь сдать, что всё так хорошо знаешь?».

- «Да я, с удовольствием пошёл бы к кому-нибудь пониже, но у меня в бегунке стоит ваша фамилия».

Он посмотрел мой бегунок, вызвал офицера с этим новым документом, почитал его и говорит, что там у вас мудрят, идите командир и сдавайте зачёт своей комиссии, которая должна быть у вас в управлении. Я с радостью выскочил, а на другой день приказом начальника разведки была создана комиссия в управлении. Поторопился Владимир Наумович писать рапорт.

После ухода с должности командира корабля капитана 1 ранга Ворошилова Л.В. на его место был назначен старший помощник командира БРЗК «Забайкалье» капитан 2 ранга Дулебенец В.Н. Я с удовольствием вспоминаю совместную с ним службу. Любые вопросы он решал без оглядок на командование, руководствуясь уставами, приказами и своей совестью. В службе всегда был в поиске каких-то новых форм воспитания, решения задач, стоящих перед кораблём. Помню, как буквально, с первых дней он решительно взялся за искоренение оставшихся от прежнего командира изъянов. Командир БЧ-5 майор Оржих Н.И., спившийся в конец, был практически не управляем. Ничего с ним

сделать не могли. Выход на ходовые испытания после завода, главный двигатель что-то не ладится, не запускается, а командир БЧ-5 уже пьян. Владимир Наумович хватает его буквально за шкуру, сводит с корабля, привёл в кабинет к комбригу и заявил, что на корабль больше его не запустит. Так оно и было.

С выходом в море, ознакомившись окончательно с экипажем, приказал мне оборудовать на корабле карцер, чтобы особо ярых нарушителей периодически изолировать от коллектива. Согласно корабельного устава на кораблях первого ранга карцер положен. Я его оборудовал в соответствии с требованиями устава, и он свою роль, конечно, сыграл. Зато после похода начальник политотдела разведки долго ругал командира, как это так на боевой службе и карцер. Пытался достать и до меня, но я на эту тему с ним и разговаривать не стал. Мне приказал командир, я сделал. Тем более, что ничего не нарушено, всё сделано по уставу.

Кроме этих жёстких мер, по инициативе командира и при его активном участии на корабле была создана художественная самодеятельность, организована и проведена 1-я спартакиада корабля. По прибытии корабля из первого похода под командованием Дулебенца В. Н. было предложено командованию разведки вместо заслушивания командира по итогам похода, как это всегда делалось, пригласить на корабль жён офицеров, на торжественный корабельный обед. Политотдел разведки поддержал эту инициативу, оповестили всех жён. Впервые на причале корабль из дальнего похода встречали жёны офицеров и мичманов с детьми. Но всё это было настолько необычно и командованием разведки и, особенно бригады встречено с неодобрением. Поэтому встреча корабля прошла крайне неорганизованное, всё смешалось в кучу и по продуманному ранее плану не пошло. Начальство, прибывшее на встречу корабля всё-таки, задержало командира корабля. Получился тоже скомканный доклад командира по итогам похода. Я под руководством начальника политотдела разведки пригласил всех жён с детьми в кают-

компанию, и обед прошёл успешно. Командование, заслушивающее командира, осталось без обеда.

Кроме того, после этого похода нами был организован первый в истории бригады вечер отдыха офицеров и мичманов корабля с членами их семей. Проводился он в Доме Офицеров Флота. Это тоже было необычно и командование отнеслось к этому не одобрительно. Боялись, что кто-нибудь напьётся, ну и разных неприятностей. Вопрос долго муссировался в верхах, разрешили, но командира предупредили, что, если что стрясётся, с него голову снимут. С офицерами и мичманами была проведена большая разъяснительная работа, нельзя было хорошее начинание загубить на корню. Продумана была организация, выделены офицеры, отвечающие за спокойствие и порядок в течении всего вечера.

Вечер прошёл отлично, и дальше это стало традицией корабля. Перед вечером отдыха в ДОФе, в базовом матросском клубе состоялся совместный концерт художественной самодеятельности экипажа корабля с привлечением членов семей офицеров и мичманов. Жёны и дети офицеров корабля оказались не менее организованными своих мужей и за несколько дней успели подготовить несколько качественных совместных с экипажем номеров. Кстати ведущим концерта был командир корабля Владимир Наумович Дулебенец. Наиболее активные члены семей, участвующие в концерте, были награждены корабельными грамотами.



Награждение участников художественной самодеятельности в честь десятилетия корабля.

Чтобы матросы не изощрялись кто как может, украдкой по углам не изготавливали памятных фотографий о службе, в каждом походе матросы, для которых он был последним, фотографировались в полном составе на юте, под флагом корабля со всем командованием корабля в парадно-выходной форме и каждому вручалась фотография.



Командование корабля с увольняемыми в запас.

По завершению похода в проливе Босфор Восточный на юте также делали памятную фотографию всего экипажа.

Все эти мероприятия, бесспорно, приносили большую пользу и способствовали укреплению воинской дисциплины, сознательному исполнению членами экипажа своего воинского долга, а также воспитывали чувство гордости за свой корабль.

В заключение приведу несколько неординарных, а порой даже комических случаев за время службы на кораблях разведки.

Я был руководителем офицерской группы марксистско-ленинской подготовки у себя на корабле. В конце каждого периода обучения проводились итоговые занятия. Это был самый ответственный день на флоте, весь флот замирал, весь политический состав управления флота в эти дни бросался на проверки. Надо было правильно оценить качество прошедшего периода обучения. Наша бригада была под боком у штаба флота и нас проверяющими,

никогда не обижали. В один из таких торжественных дней на бригаду прибыла солидная группа работников политуправления. Проверяющие охватили всю бригаду. В мою группу, как самую большую, пришёл руководитель проверяющих пожилой полковник. Ну, думаю, пропал, он сейчас накопает. Офицеры правда были готовы. Но дело не всегда в знаниях и готовности, а как это организовать. Первый час я старательно пытался организовать активное обсуждение стоящих вопросов. Получилось неплохо. Проверяющий сидел, помалкивал и слушал. В перерыве он взял мой журнал учёта и начал листать. Смотрю чем-то недоволен. Спрашивает меня:

- «Вот у вас тут в клетке стоит буква Б, что это такое?».
- «Значит, болен был офицер».
- «А надо как, вот видите в правилах надо ставить букву О».
- «Какая разница, журнал-то я веду для себя, мне понятно».
- «Разница большая».

Я, опять не поняв разницы, отпустил что-то нелестное в адрес этих кабинетных «буквоедов». Тут я здорово пролетел. Полковник вылил на меня ушат гнева, он всю жизнь просидел над этими журналами, а я так беспечно к нему отношусь. Я понял свою колоссальную ошибку и почувствовал себя уже улетающим в трубу. Надо было что-то делать. Я быстренько исправил весь журнал, как надо и подтвердил все правильные замечания полковника. Он потихоньку пришёл в себя, видимо я что-то очень хорошее сказал.

Начался второй час занятий, и обрадованный полковник активно включился в обсуждение стоящих вопросов. Я потихоньку сдал ему все бразды правления и оставшиеся часы он, практически сам вёл семинар, а я потихоньку сидел в уголке.

Подошло грозное время разбора проверки. Все проверяющие показывали свою работу, сколько они вскрыли недостатков. Оценок «хорошо» почти не

было. Заключение доклад мой полковник. Он отметил хорошую подготовку офицеров группы и дал оценку пять баллов. Он же в какой-то мере себя оценивал. Никто о такой оценке и не мечтал, я, кстати, тоже.

На бригаду прибыла с проверкой группа офицеров из ОУС, проверить корабли. Это отдел, который практически при проверках положительных оценок не ставит. Я был старшим помощником на «Приморье». Офицеров распределили по кораблям, а старший группы капитан 2 ранга выбрал мой, самый большой корабль. Всё проверяемое это хозяйство старпома, поэтому он, минуя командира пришёл сразу ко мне в каюту. Познакомились, он ставит мне задачу на проверку. У меня над столом висит книжная полка с раздвижными стёклами, а между стёклами вставлена пара фотографий, кого-то из родственников и начальника штаба флота вице-адмирала Куделькина Я. М. Была предвыборная компания в местные органы власти, и он по нашему округу выдвигался кандидатом в депутаты городского Совета. На каком-то сборе в бригаде я сказал начальнику политотдела бригады капитану 1 ранга Шастуну А.П., что выборы на носу, а на корабле нет никакой наглядной агитации по нашему кандидату. Он буркнул что-то вроде, вечно тебе надо больше всех и сунул мне фотографию Куделькина Я.М. На, говорит, агитируй. Я взял, пришёл в каюту, сунул её между стёкол полки и тут же забыл.

Капитан 2 ранга, разглядывая фотографии, спрашивает, а кто это у тебя. Да, говорю, родственник. А кем он тебе приходится. Я глянул на фотографии и сообразил, что он, конечно, про Куделькина Я.М. спрашивает. Отступить уже было некуда, и я сказал дядька. На этом и порешили. Проверка прошла, на подведении опять оценки двойки, тройки, один «Приморье» четыре. Все командиры после разбора ко мне бросились, чем ты его «умаслил». Ничем, говорю, работать надо.



ГиСу "Гидрограф". Птицы на корабле.

Однажды в Ормузском проливе, когда мы считали танкера, как-то под вечер откуда не возьмись на корабль нагрянула здоровенная стая крачек. Залепили весь корабль и начали устраиваться на ночлег. Куда только их не набилось. Матросы довольные такой диковинкой таскали по кораблю этих чаек. Чайки переночевали и утром с рассветом улетели, но что они оставили после себя!!! Корабль был весь белый. Пришлось весь день делать приборку на верхней палубе, а к вечеру нашествие повторилось. Обозлённые матросы вооружались палками, и пошла война, отогнать их от корабля ничем было невозможно. Так продолжалось несколько дней, потом враз они также, как и появились, исчезли.

Почти постоянно на корабле есть любители рыбной ловли. Кто-нибудь да ловит то акул, то макрель. Однажды на переходе уже домой зародилась болезнь



на ходу ловить тунцов. Стравливается за борт крючок с наживой и тащится за кормой. Дорога домой всегда долгожданная и желанная, поэтому механики из машин выжимают всё, что можно. Настраивают долго, и менять режим работы двигателя очень нежелательно. Кто-то из шутников офицеров вытащил удочку доктора, привязал на неё эллипсоидный обрез и спустил за борт. Картина была впечатляющая. Обрез зарывался в глубину, поднимая высокий бурун, то вдруг резко выныривал из воды и делал колоссальный скачок. С корабля казалось будто двухметровая рыбина выскакивает. Быстро позвали доктора, он как увидел... вот это удача рыбацкая. Несколько человек пытались вытянуть эту «рыбину», но безуспешно, надо сбавлять ход. Делегировали к командиру доктора с просьбой сбавить ход. Доктор так умолял, что я не вытерпел и пошёл посмотреть, а когда увидел, то тоже загорелся рыбацким азартом. Все свободные от вахты высыпали на ют взглянуть на удачу доктора. Когда сбавили ход и стали подтягивать к кораблю «рыбину», обман вскоре открылся. В сердцах я хотел сразу же наказать доктора, но понял, что он сам жертва простой флотской шутки, посмеялся вместе со всеми и пошёл увеличивать ход.

## «Алкогольные» проблемы...

Будет не полная картина воспоминаний, если не вспомнить о вечном русском вопросе, проблеме с алкоголем. На «Гидрографе» он решался хорошо. Экипаж отлично понимал мои требования, да и, видимо, не было таких ярких любителей этого дела. Корабль почти три года подряд удерживал звание лучшего корабля на бригаде среди средних кораблей. Почти всё это время на корабле не было грубых проступков, потому что базой для них, я считаю, является алкоголь. Приведу несколько примеров из жизни корабля по этому вопросу.

Однажды ночью, где-то около часа, когда я дома уже досматривал, не помню какой по счёту сон звонок в дверь. Прибыл, не в совсем трезвом состоянии, инженер РТС старший лейтенант Киселёв Сергей и, чуть ли, не падая на колени, просит спасти его друга Саньку Соколова командира группы РР нашего корабля. Он попал в комендатуру, находится на 2-й Речке. Я говорю ночь, ни транспорта нет, ничего уже и не работает. Я на такси, мы доедем до комендатуры и заберём его, командиру отдадут. Думаю, может и правильно, поедем. Приезжаем в комендатуру, там дежурит такой же старший лейтенант. Я представился, говорю, прибыл за своим подчинённым. Старший лейтенант взмолился. Не могу отдать, уже всё записано и доложено коменданту, только завтра утром, через коменданта. Тут мои шустрые лейтенанты предлагают ему такую версию, мы тебя связываем и уезжаем. Я посмеялся, сиди, говорю до утра, герой.

А за что попал просто смешно. Пошли вдвоём в ресторан отметить, кажется, день рождения Соколова. Оба в форме, посидели, выпили. Вдруг в дверях появился патруль, наблюдает за залом. Сработала курсантская привычка. Соколов снимает тужурку, сворачивает её и пытается незамеченным патрулю выскользнуть из ресторана. Патруль, видя это, раз удирает значит виноват, надо задерживать, а раз задержали, не отпускать же подвыпившего лейтенанта на свободу.

Мы были в море, в очередном походе. У меня 24 февраля день рождения, но, почему-то я всегда считал своим днём рождения 23 февраля. В кают-компании был приготовлен праздничный обед. Перед обедом ко мне зашёл секретарь парторганизации мичман Баландин Николай Иванович и попросил, можно в честь праздника в кают-компании немного увеличить, как исключение, норму вина. Нам положено было по пайку по 50 грамм. Я разрешил, но верхний предел увеличения мы не обсуждали. В кают-компании меня поздравили с днём рождения, вручили подарок. У нас был в кают-компании специальный фонд, каждый месяц все сдавали по 5 рублей и к дню рождения офицера или мичмана покупался подарок. Я поздравил всех с праздником и пригласил к столу. Перед каждым стоял стакан почти полный вина. Я взял стакан, и все замерли в ожидании. Думаю, что такое, что-то не то, а что не могу понять. Ладно, разберёмся. Сделал первый глоток и сразу всё понял. Вино разбавлено спиртом. До сих пор не знаю, всем так было или только мне как имениннику. Мелькнули в голове разные мысли. Сейчас нам этого не понять, а тогда это было очень серьёзно, коллективная пьянка, санкционированная командиром корабля, да ещё на боевой службе. Быстро решил, что думать надо было раньше, сейчас времени на раздумья нет. Выпил до дна, и обстановка в кают-компании разрядилась. Пустых стаканов не осталось. Обед постепенно перешёл в оживлённую беседу, затем компания разбилась на разные игры (домино, шахматы, нарды) и праздничный день прошёл на высоком идейно-политическом уровне.

По традиции в каюте командира приборщиком был всегда шифровальщик. Не помню, по какой причине, но у меня в каюте некоторое время делал приборку матрос, по-моему, из БЧ-5. В каюте у меня дверь, практически не закрывалась и все офицеры, мичмана и матросы знали, что ко мне можно обратиться в любое время по любому вопросу.

Отвлекусь, когда на флоте ввели командирский день - вторник или среда, не помню, в этот день все командиры частей должны были вечером встречаться со своими подчинёнными срочной службы и беседовать в обязательном порядке.

Смешно было, конечно, додуматься до такого, но было. Я этот день не признавал. И чуть ли ни в первый же день попался. Начальник политотдела бригады проверил и обнаружил, что я так «оборзел», что в это время даже ушёл с корабля. Естественно вызвал меня на «разнос». Я ему сразу сказал, что я общаюсь со своими подчинёнными не 2 часа в неделю, а бывает, что все 24 часа в сутки, и мне этот командирский день не нужен. Если ещё раз попадётся, накажу. Больше он меня не проверял, а я так и не встречался в это время со своими подчинёнными.

У меня около койки, в переборке был встроенный небольшой шкаф и в этом шкафу хранился запас корабельного спирта. По надобности офицеры приходили ко мне с графином, и я выдавал спирт или через старпома. Наверняка половина экипажа знала об этом, но никто не покушался. Ключ от этого шкафчика всегда лежал в ящике стола. И вот, однажды, в вечернее время старший на корабле обнаруживает, что мой приборщик матрос в доску пьян. Его изолировали до протрезвления, а утром он мне сразу признался, что открыл шкафчик, налил себе спирту, сколько хотел, но силы свои не рассчитал и сразу попался.

Весь экипаж был страшно возмущён. Святое место на корабле - командирская каюта, а он украл. Два дня (по вечерам) шло комсомольское собрание с разбором этого случая. Ко мне приходила делегация из матросов с просьбой экипажа - убрать этого матроса с корабля. Я пояснил, что так нельзя, во-первых, он человек не пропащий совсем, и надо дать ему возможность исправиться в нашем же коллективе, кто с ним будет возиться на другом корабле. А во-вторых, это не в моей власти перевод с корабля на корабль. Так прореагировал экипаж, я был очень доволен такой реакцией.

Как на «Приморье» разрешались эти вопросы. Здесь было гораздо сложнее. С офицерами я уже приводил пример выше. Приведу один наполовину смешной случай.

Перед очередным походом на корабль привезли спирт одну или две 200-литровые бочки. Трап у нас был хилый, узкий, а борт высокий. В общем, втащить бочки по трапу было невозможно. Решили спирт на причале переливать в меньшую посуду и поднимать на корабль. На корабле спирт хранился в мастерской у старшего инженера Анисова Александра Степановича. Он был главный «спиртосодержатель». Видя такую, не очень хорошую ситуацию, я приказал старпому ЛИЧНО руководить переносом спирта на корабль. Взять сколько надо офицеров в помощь, чтобы каждый метр спиртовой дороги был под контролем. Старший помощник Анатолий Васильевич Щербань чётко ответил есть и переложил эти обязанности на главного инженера Владимира Ивановича Жиготу. Жигота, в свою очередь, переложил это дело на своего подчинённого старшего инженера Анисова А. С. Он расставил по цепочке офицеров, а сам, естественно, находился в мастерской, принимал поступающий спирт. Процесс пошёл, но в какой-то момент, в каком-то месте цепочка оборвалась и получилась утечка. Спирт перенесли, всё затихло, а вечером мне домой звонок, один наш матрос мертвецки пьяный в комендатуре. В какой комендатуре, ведь увольнения не было. Удрал в самоволку. В то время в гарнизоне был порядок, всех задержанных пьяниц отдавали только командирам частей на другой день после встречи с комендантом.

Утром я прибыл к коменданту полковнику Шрамко. Представился, что я командир ОИС «Приморье» капитан 1 ранга Бурмистров и прибыл за своим пьяным матросом. Командир подойди поближе, хочу рассмотреть лучше командира корабля, у которого матросы имеют по чайнику спирта. У коменданта, говорит, даже бутылки нет. Откуда у вас такая информация, спрашиваю. Твой матрос сегодня мне рассказал, как они носили спирт, и он отлил себе чайник. Вечером хватил кружку спирта, потянуло на подвиги, какими-то путями обошёл вахту у трапа, вахту на КПП и выскочил на Ленинскую, но тут же был задержан патрулём. Это всё, говорю, басни.

Случай в море. Магазинов под рукой нет, спирт для матросов не доступен, с ним общаются только офицеры. Поэтому матросы нет, нет да заваривали в походе брагу. В большей части эти деяния становились достоянием общественности корабельной, но, видимо, были и сокрытые случаи, сказать с уверенностью не могу. Так, однажды в походе, в дрейфе встречаю на верхней палубе матроса, вроде слегка поддавший и в таком месте, что ему тут делать нечего. Интересно, что бы это значило. Стою, размышляю. Второй матрос, такая же картина. Присмотрелся, вроде как, с сигнального мостика движение. Поднимаюсь. Вахтенный сигнальщик на месте, в полном здравии. Спрашиваю, у тебя сейчас были такие-то ребята. Да нет, потом всё же сознался, под моими доводами. Чем ты их, говорю, угощал. Абсолютно ничем. Тогда конкретно спрашиваю – где брага. Ничего у меня нет. Признавайся, сам найду будет намного хуже. Отказался. Я начал искать, думаю, ошибиться я не мог. Перевернул весь сигнальный мостик, ничего нет. Перехитрил, думаю, ладно. Поднимаю голову, смотрю, на крайнем правом фале висит шар – пластмассовый поплавок от рыбацкой сети. Литра 3-4 войдёт туда. Всё стало понятно. Спрашиваю сигнальщика, а это что там висит. Шар, мы же на стопе. Вроде бы правильно. А почему, вместо стандартного шара поплавков. Экономим, чтобы не изнашивался брезентовый штатный. Молодец матрос, болеет за интересы корабля. Спускай, говорю, шар и месяц будешь по прибытию с моря сидеть без берега.

Ещё был интересный случай с офицерами. Утром прихожу на корабль, два молодых лейтенанта ночью побывали в милиции. Сходили в ресторан, посидели культурно, после закрытия ресторана решили пойти на пляж искупаться, благо погода отличная. Искупались и уже около 2-х часов ночи двинулись по Ленинской на корабль. Стояли мы тогда в центре города на 37-м причале. В самом центре, у исторического памятника, был разбит цветник и лейтенанты решили сорвать себе по розе. По Ленинской в это время проезжал милицейский патруль, видя такое безобразие, они лихо выскочили, повязали лейтенантов и доставили в отделение милиции. В процессе упаковки лейтенантов,

милиционеры искусно очистили их карманы, а в карманах у лейтенантов кое-что было. Кроме документов были боны, мы недавно вернулись из похода. Я по горячим следам пошёл в отделение милиции, чтобы забрать хотя бы документы. Начальник отделения заявил мне, что лейтенанты были в доску пьяными, оказали сопротивление, и никаких документов у них не было. Я с этим не согласился и потребовал, чтобы начальник собрал конкретных лиц, всех, кто имел какое-то отношение к этому случаю. Он согласился, назначил мне срок. Я прибыл в назначенный день, но всё было уже подготовлено. Все заявили в один голос, что лейтенанты были пьяны, сопротивлялись и без документов. Не хватало ещё одного лица, дежурного по отделению, который дежурил в день задержания. Он как раз и в этот день дежурил. Его и забыли проинструктировать. Я потребовал вызвать и его. Да, говорит, при мне привозили. Я спрашиваю, они пьяные были. Проверять мы их не проверяли, а так на вид не было видно. Как они себя вели в отделении. Спокойно, без всяких эксцессов. Начальник, видя провал быстро отправил дежурного. Я понял, что тут ничего не добьёшься, и, если я ещё приду, то найдутся свидетели того как лейтенанты избили милицейский патруль и поломали милицейскую машину, и им придётся ещё и заплатить за свои деяния. Ушёл на корабль, вызвал лейтенантов и сказал, что в следующий раз, когда пойдёте ночью за розами, оставляйте документы и деньги на корабле и не пейте спиртного.

Эти случаи можно приводить бесконечно. Закончу ещё одним оригинальным.

«Приморье» стояло в заводе. В форпике, где размещалась шкиперская кладовая, планировались какие-то сварочные работы, и надо было всякие растворители, краски т.е. все горючие материалы вынести. Боцману выделили место для этого под первым РПУ. Сараями в народе называли эти укрытия. Он исправно перебазировал туда всё необходимое. Доступ туда кроме боцмана имел практически весь состав разведывательных служб. Утром прихожу на корабль, старший докладывает, что-то необычное вечером наблюдал. Большинство

молодых матросов ходили немного подвыпившими, среди старослужащих ничего подобного не замечено. На следующий день старшему на корабле даю задание - внимательно проследить вечернюю ситуацию. Утром докладывает – та же ситуация, только старослужащие подвыпившие уже. Начали искать причину. Нашли. Боцман получил какую-то новую краску, которую надо разводить особым растворителем, или это был отвердитель, деталей уже не помню. Этого отвердителя был целый 20-литровый бутыль. На вид он чист как слеза, а запах чистого спирта. Матросы это быстро заметили, но пить очертя голову побоялись. Сдали на пробу молодой девчужке в лабораторию завода на предмет годности к употреблению. Она проверила и выдала им, что пить можно, но в небольших дозах. Чтобы определить дозу в первый вечер старослужащие проверили на молодёжи. После проверки на другой день употребили сами. Бутыль была найдена и на глазах у всей живительной влаги вылили за борт, чтобы не было больше никаких соблазнов.



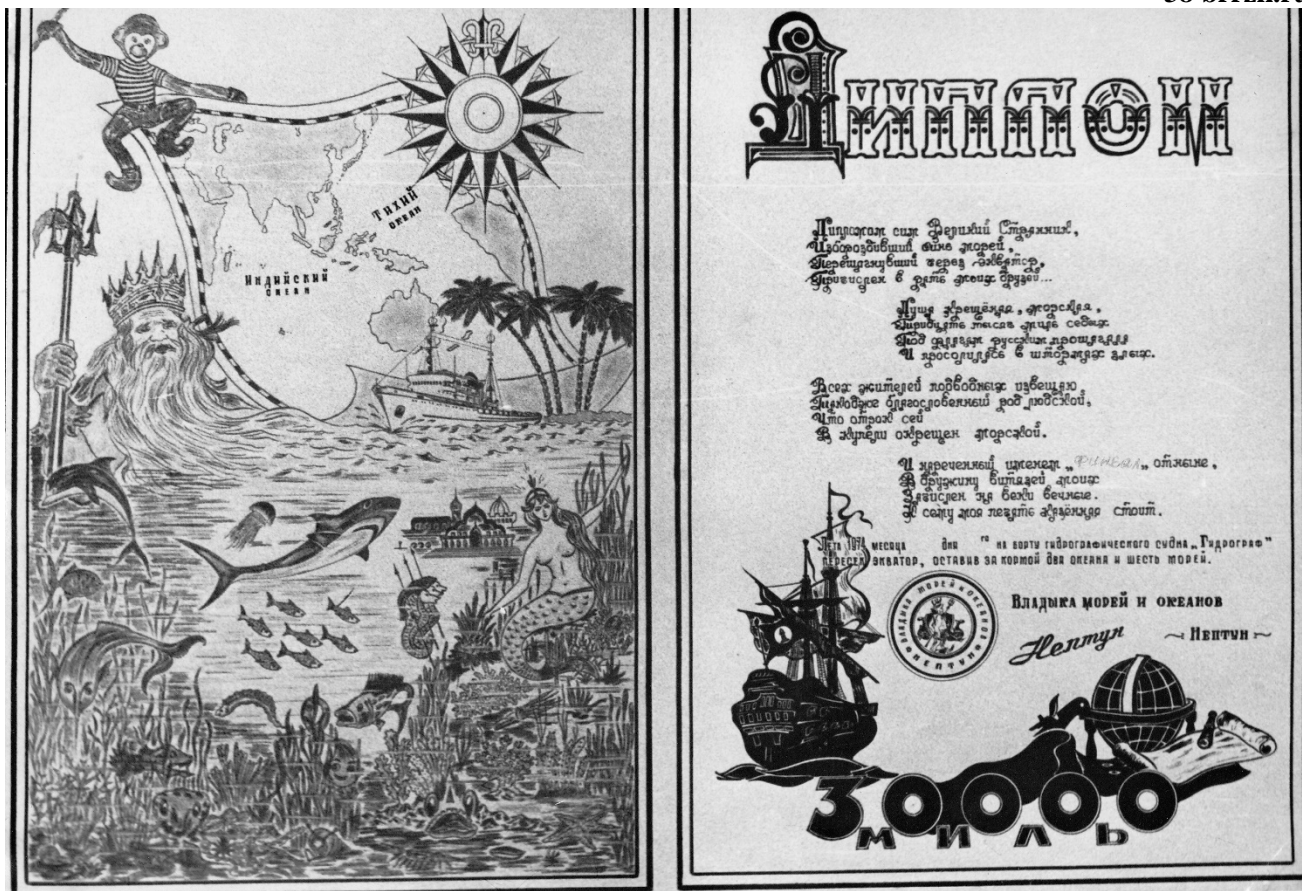
## Приложение. Фотографии



ГиСу "Пеленг", у ЗП США. Слева направо: старшина команды радистов мичман Чернуха Б.Г., начальник РТС старший лейтенант Орлов Е.А., И.О. командира корабля старпом капитан-лейтенант Бурмистров Э.И., командир БЧ-1 старший лейтенант Левых В.Ф., командир дивизиона капитан 2 ранга Плоткин В.С., командир БЧ-5 старший лейтенант Самусенко.



ГиСУ "Пеленг". Физзарядка. На перекладине капитан-лейтенант Бурмистров Э.И., стоит старший лейтенант Левых В.Ф.



Диплом о пересечении экватора.

Мы его действительно пересекали. При пересечении была дана команда по кораблю - желающим посмотреть экватор выйти на верхнюю палубу. Вышли все.



Встреча ветеранов дивизиона. В центре командир дивизиона капитан 2 ранга Плоткин Владимир Семенович.



Встреча ветеранов дивизиона. Замполит дивизиона капитан 3 ранга Мартынюк Евгений Иванович.



Коллектив охотников-разведчиков. Охота на уток, октябрь 1986 год.



Ветераны бригады на причале. 9 мая.



С внуком, выращиваю себе замену.



С внучкой в гостях у американцев.

г. Владивосток, 2013 г.