

Министерство образования Ставропольского края
ГБУ ДО «Краевой Центр развития творчества детей и юношества
имени Ю.А.Гагарина»

**Сборник творческих работ
по итогам краевого заочного конкурса
рефератов и фотопрезентаций
«Герои Российского Флота»
Номинация «Величие и глубина»**



г.Ставрополь, 2021 г.

Сборник творческих работ по итогам краевого заочного конкурса рефератов и фотопрезентаций «Герои Российского Флота». Ставрополь, 2021. – 98 с.

Составитель:

Самойленко Э.В., заместитель директора ГБУ ДО КЦРТДиЮ, к.п.н.

Ответственный редактор:

Найденко Г.В., директор ГБУ ДО КЦРТДиЮ, к.п.н.

В сборнике представлены творческие работы по итогам краевого заочного конкурса рефератов и фотопрезентаций «Герои Российского Флота».

Материалы публикуются в авторской редакции с незначительной правкой.

Сборник адресован руководителям, педагогическим работникам и обучающимся образовательных организаций Ставропольского края.

© ГБУ ДО КЦРТДиЮ, 2021

СОДЕРЖАНИЕ

Письмо ГБУ ДО КЦРТДиЮ «Об итогах краевого заочного конкурса рефератов и фотопрезентаций «Герои Российского Флота»	3-10
«Герой Советского Союза контр-адмирал Столяров Лев Николаевич» <i>Карпов Родион</i>	11-38
«Они были первыми. Первым морякам-подводникам посвящается» <i>Кодаш Тимофей</i>	38-51
«Вице - адмирал Михаил Петрович Августинович» <i>Котлов Макар</i>	51-65
«Морская слава Ставрополя» <i>Нафиев Даниил</i>	65-80
«Величие и глубина! Герои подводного флота России (к 115 годовщине создания подводного флота России)» <i>Степкина Ирина</i>	80-89
«Герои глубин. Михаил Васильевич Грешилов - лучший подводник Черноморского флота» <i>Ханеев Максим</i>	89-98

**Российская Федерация
Министерство образования
Ставропольского края
ГБУ ДО
КРАЕВОЙ ЦЕНТР
РАЗВИТИЯ ТВОРЧЕСТВА
ДЕТЕЙ И ЮНОШЕСТВА
имени Ю.А.Гагарина
355008 г. Ставрополь
ул. Комсомольская,65
тел\факс (865-2) 26-64-72
№289 от 1.07.2021. г.**

Руководителям органов
управления образованием
администраций муниципальных
районов и городских округов

Уважаемые коллеги!

ГБУ ДО «Краевой Центр развития творчества детей и юношества имени Ю.А.Гагарина» подведены итоги краевого заочного конкурса рефератов и фотопрезентаций «Герои Российского Флота» (далее - Конкурс), который проходил в период с 5 февраля по 1 июля 2021 г.

В Конкурсе приняли участие обучающиеся из 18 образовательных организаций Ставропольского края. Представлено 45 творческих работ.

Согласно итоговому протоколу (от 30.06.2021 года) призовые места распределились следующим образом.

**Номинация «Величие и глубина! Герои подводного флота России!
(к 115 годовщине создания подводного флота России)»**

«Фотопрезентации»

возрастная категория 7-10 лет

1 место – Мангасаров Семён, обучающийся МКУ ДО «Районный детский экологический центр» г. Светлоград Петровский городской округ за фотопрезентацию «Герои Военно-морского подводного флота!».

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Нафиев Даниил, обучающийся МОУ «Средняя общеобразовательная школа №10» п. Радуга Новоалександровский городской округ за фотопрезентацию «Морская слава Ставрополья»;

2 место – Репицкая Злата, обучающаяся МБОУ «Средняя общеобразовательная школа №16» ст. Георгиевская Георгиевский городской округ за фотопрезентацию «Создание подводного флота России»;

3 место – Степкина Ирина, обучающаяся МОУ «Средняя общеобразовательная школа №3» поселок Ставропольский Благодарненский городской округ за фотопрезентацию «История подводного флота ВМФ России»;

3 место – Солнышкина Софья, обучающаяся МБОУ «Средняя общеобразовательная школа №16 ст. Георгиевская Георгиевский городской округ за фотопрезентацию «Величие и глубина! Герои подводного флота России».

возрастная категория 15-18 лет

1 место – Ефимова Диана, обучающаяся МКОУ «Средняя общеобразовательная школа №11» с. Константиновское Петровский городской округ (руководитель Леонова Н.И.) за фотопрезентацию «Полное погружение!»;

2 место – Игнатенко Полина, обучающаяся МКОУ «Средняя образовательная школа №3 им. В.Н.Дроздова» п.Коммунар Красногвардейский район за фотопрезентацию «Величие и глубина! Герои подводного флота России!».

«Рефераты»

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Карпов Родион, обучающийся МБОУ «Средняя образовательная школа №6» г. Пятигорск (руководитель Есяян Э.Е.) за реферат «Герой Советского Союза контр-адмирал Столяров Лев Николаевич»;

2 место – Нафиев Даниил, обучающийся МОУ «Средняя общеобразовательная школа №10» п. Радуга Новоалександровский городской округ за реферат «Морская слава Ставрополья»;

2 место – Ханеев Максим, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель Рубис А.В.) за реферат «Герои глубин. Михаил Васильевич Грешилов - лучший подводник Черноморского флота»;

3 место – Степкина Ирина, обучающаяся МОУ «Средняя общеобразовательная школа №3» поселок Ставропольский Благодарненский городской округ (руководитель Морозова О.Д.) за реферат «Величие и глубина! Герои подводного флота России! (к 115 годовщине создания подводного флота России)»;

3 место – Кодаш Тимофей, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель Рубис А.В.) за реферат «Они были первыми. Первым морякам-подводникам посвящается»;

3 место – Котлов Макар, обучающийся МКУ ДО «Станция юных техников» с. Дивное (руководитель Купальцев Н.И.) за реферат «Вице-адмирал Михаил Петрович Августинович».

возрастная категория 15-18 лет

1 место – Макаров Никита, обучающийся МКУ ДО «Станция юных техников» с. Дивное (руководитель Купальцев Н.И.) за реферат «К-162 «Золотая Рыбка». Убийца авианосцев — самая быстрая подводная лодка в истории»;

2 место – Гончаров Георгий, обучающийся МКУ ДО «Центр военно-патриотического воспитания, туризма и экскурсий» г.Кисловодск за реферат «25000 миль под водой».

Номинация «Морским судам быть! Герои надводного флота России!» (к 325-летию образования регулярного Флота России)»

«Фотопрезентации»

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Посохова Ксения, обучающаяся МБОУ «Средняя общеобразовательная школа №5 имени Героя Советского Союза Олега Васильевича Гудкова города Георгиевска» Георгиевский городской округ за фотопрезентацию «Сергей Дмитриевич Зюзин – советский военный моряк и военачальник»;

2 место – Игнатчук Елизавета, обучающаяся МОУ «Средняя общеобразовательная школа № 16» с. Шишкино Благодарненский район (руководитель: Баркалова Л.Ю.) за фотопрезентацию «Герои надводного флота России в мирное время!».

«Рефераты»

возрастная категория 7-10 лет

1 место – Чугунов Александр, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель Рубис А.В.) за реферат «Создатель Черноморского флота. Почему мы упорно игнорируем главного создателя Черноморского флота?».

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Игнатчук Елизавета, обучающаяся МОУ «Средняя общеобразовательная школа № 16» с. Шишкино Благодарненский район (руководитель: Баркалова Л.Ю.) за реферат «Герои надводного флота России в мирное время!»;

2 место – Вакалова Кира, обучающаяся МБОУ «Средняя образовательная школа №6» г. Пятигорск (руководитель Есаян Э.Е.) за реферат «Адмирал советского флота. Сергей Георгиевич Горшков».

возрастная категория 15-18 лет

1 место – Черкашин Евгений, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель Рубис А.В.) за реферат «Потомству в пример. Биография А.И.Казарского»;

2 место – Гордеева София, обучающаяся МКОУ ДО «Центр военно-патриотического воспитания, туризма и экскурсий» г. Кисловодск за реферат «Соловецкая школа юнг»;

2 место – Улинский Константин, обучающийся МКОУ ДО «Центр военно-патриотического воспитания, туризма и экскурсий» г. Кисловодск за реферат «Ангелы с моря»;

3 место – Лынный Андрей, обучающийся МКОУ ДО «Центр военно-патриотического воспитания, туризма и экскурсий» г. Кисловодск за реферат «Ледокол против крейсера».

Номинация «Морские летчики! Вы – гордость ВВС!» (Герои морской авиации!)

«Фотопрезентации»

возрастная категория 7-10 лет

1 место – Тер-Аракелова Марика, обучающаяся МБОУ «Средняя образовательная школа №18» г.Пятигорск за фотопрезентацию «Морская авиация и ее герои!»;

2 место – Киселев Арсений, обучающийся МБОУ для детей младшего школьного возраста «Начальная школа» г. Железноводск (руководитель Сердюкова Г.И.) за фотопрезентацию «Морские летчики! Вы – гордость ВВС! Герои морской авиации!».

«Рефераты»

возрастная категория 7-10 лет

1 место – Новицкий Дмитрий, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель Рубис А.В.) за реферат «Легендарный морской лётчик Борис Сафонов».

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Днепровский Никита, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель Рубис А.В.) за реферат «Первый Герой советской морской авиации».

возрастная категория 15-18 лет

1 место – Постельняк Александр, обучающийся МКУ ДО «Станция юных техников» с. Дивное (руководитель Купальцев Н.И.) за реферат «Герой

Советского Союза летчик морской авиации Балтийского флота Евгений Николаевич Преображенский».

Номинация «Где мы – там победа! Герои морской пехоты!»

«Фотопрезентации»

возрастная категория 7-10 лет

1 место – Мкртычева Виталия, обучающаяся МБОУ для детей младшего школьного возраста «Начальная школа» г. Железноводск (руководитель Сердюкова Г.И.) за фотопрезентацию «Где мы – там победа! Герои морской пехоты!».

возрастная категория 15-18 лет

1 место – Ямилов Роман, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель Рубис А.В.) за фотопрезентацию «Чёрные дьяволы» – морская пехота в Великой Отечественной войне»;

2 место – Куликов Данил, обучающийся МОУ «Средняя общеобразовательная школа №10» п. Радуга Новоалександровский городской округ за фотопрезентацию «83-я Отдельная бригада морской пехоты идет в бой»;

3 место – Киевская Вероника, обучающаяся МБОУ «Средняя общеобразовательная школа №16 ст. Георгиевской» Георгиевский городской округ за фотопрезентацию «Морская пехота. Где мы – там Победа!».

«Рефераты»

возрастная категория 7-10 лет

1 место – Греченко Артем, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель Рубис А.В.) за реферат «Василий Кисляков – один против сотен врагов».

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Малеев Павел, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель Рубис А.В.) за реферат «Как в 1945 году одним росчерком пера сразу 55 морских пехотинцев стали Героями Советского Союза?...».

возрастная категория 15-18 лет

1 место – Гаджирадова Алла, обучающаяся МКОУ «Средняя образовательная школа №3 им. В.Н.Дроздова» п.Коммунар Красногвардейский район за реферат «Герои морской пехоты!»;

2 место – Куликов Данил, обучающийся МОУ «Средняя общеобразовательная школа №10» п. Радуга Новоалександровский городской округ за реферат «83-я Отдельная бригада морской пехоты идет в бой».

Номинация «Я служу Родине своей великой России (великие флотоводцы прошлого)

«Фотопрезентации»

возрастная категория 7-10 лет

1 место – Попова Варвара, Попова Елизавета, обучающиеся МБОУ для детей младшего школьного возраста «Начальная школа» г. Железноводск за фотопрезентацию «Я служу Родине своей великой России (великие флотоводцы прошлого)».

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Семенов Алексей, обучающийся МКОУ средняя общеобразовательная школа №17, с. Сухая Буйвола Петровский городской округ за фотопрезентацию «Герои Российского флота!».

«Рефераты»

возрастная категория 7-10 лет

1 место – Киреев Кирилл, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель Рубис А.В.) за реферат «Новатор и патриот. Трагическая судьба адмирала Степана Макарова»;

2 место – Аветян Лёвик, обучающийся МБОУ Лицей №15 г. Ставрополь (руководитель Коваль А.В.) за реферат «Им гордятся Россия и Армения».

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Нарушевич Ева, обучающаяся МБОУ «Средняя образовательная школа №6» г. Пятигорск за реферат «Великий русский флотоводец Владимир Алексеевич Корнилов».

**Номинация «Ничего прекрасней нет на свете построенного нами корабля.
Знаменитые кораблестроители!»**

«Фотопрезентации»

возрастная категория 15-18 лет

1 место – Шатохин Роман, обучающийся МКОУ «Средняя образовательная школа №1» ст. Курская Курский муниципальный округ (руководитель Петренко Н.В.) за фотопрезентацию «Знаменитые кораблестроители России».

«Рефераты»

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Рудяк Владислав, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель Рубис А.В.) за реферат «Конструктор «летучих кораблей». Гений и трагедия Ростислава Алексеева».

возрастная категория 15-18 лет

1 место – Кузнецова Анастасия, обучающаяся МКОУ «Средняя общеобразовательная школа № 10» г. Железноводск за реферат «Создатели подводного флота нашей страны»;

2 место – Ферзалиев Идрис, обучающийся МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 34» г. Ставрополь (руководитель Ковальчук О.А.) за реферат «Ничего прекрасней нет на свете построенного нами корабля».

Сборники с лучшими творческими работами будут опубликованы на официальном сайте ГБУ ДО «Краевой Центр развития творчества детей и юношества имени Ю.А.Гагарина».

Электронный вариант дипломов будет выслан на электронную почту. Бумажный вариант в соответствии с заявками можно получить в ГБУ ДО КЦРТДиЮ по адресу: г.Ставрополь, ул.Комсомольская, 65, кабинет 66, Самойленко Элла Владимировна – заместитель директора по учебно-воспитательной работе (контактный телефон: 8 (8652) 26 83 78).

Директор



Г.В.Найденко

Возрастная категория 11-14 лет

Герой Советского Союза контр-адмирал Столяров Лев Николаевич

Карпов Родион, обучающийся
МОУ СОШ №6 г. Пятигорска
Руководитель: Есаян Э.Е.

*Ни у кого нет такого единства
перед подвигом и смертью в бою, как у подводников, —
если побеждают, то побеждают все,
если погибают, то погибают тоже все.*

*Герой Советского союза
капитан 2 ранга М.И.Гаджиев*

1. ПРЕДИСЛОВИЕ

При выборе темы реферата и поиске героя, о котором я хотел бы узнать и рассказать, у меня была нелегкая задача. Сложно выбрать из большого количества достойных моряков человека, который был бы интересен молодому поколению не только своими подвигами, но и жизнью, посвященной служению Отчизне и Военно-Морскому Флоту России.

В моей семье не понаслышке знают о флоте. Мой дедушка проходил службу на дизельной подводной лодке, дядя – офицер запаса ВМФ. Я выбирал героя для моего реферата, ориентируясь на их рассказы о службе, о людях, встретившихся им на этом пути, опираясь на их профессиональный опыт.

Многие моряки являются примером мужества, отваги, профессионализма и героизма, все они являются людьми с большой буквы. Каждый прошел в профессии свой путь, который впоследствии сыграл решающую роль в совершенном ими подвиге. Но всех этих людей объединяют одни и те же качества: профессионализм, верность и преданность своему делу, самоотверженное служение Отечеству, любовь к Родине.

Подвиг Героя, о котором я хочу рассказать, был совершён не в военное, а в мирное время, но от этого он не становится менее значимым и интересным, т.к. именно в мирные послевоенные годы было острое противостояние бывших союзников по Великой Отечественной войне. Исследования Мирового океана как вероятного театра военных действий, проводимые военным флотом (в т.ч. подводным), а также обучение моряков навыкам отработки военных задач в сложных условиях, являлось наиболее важным в усилении обороноспособности страны и оказало огромное значение на то, что флот России до сих пор остается

мощным сдерживающим фактором. Также интересно было узнать, что повлияло на становление и выбор профессии выбранного мною Героя.

26 марта 2021 года исполняется 55 лет с момента завершения первого в мире подводного перехода группы атомных подводных лодок с Северного флота на Тихоокеанский флот южным путем через пролив Дрейка.

Данный поход долгое время хранился в архивах под грифом совершенно секретно. Лишь относительно недавно о нем стало известно широкой публике. Мой рассказ об этом походе и о человеке, который являлся, и до сих пор является примером для многих моряков. Он помог определиться в выборе дальнейшего пути многим мальчишкам, связавшим свою жизнь с флотом России: будущим адмиралам, командирам кораблей, флотов, соединений, которые с честью несут службу и продолжают флотские традиции и династии.

Недалеко от Санкт-Петербурга в поселке Победа Выборгского района Ленинградской области в 6 км от Нахимовского лагеря, расположенного на берегу одноименного озера, находится гражданское кладбище, на котором покоится один из участников этого перехода, один из самых лучших начальников Нахимовского военно-морского училища, замечательный человек

Герой Советского Союза контр-адмирал
СТОЛЯРОВ ЛЕВ НИКОЛАЕВИЧ



2. ДЕТСТВО И УЧЕБА

Родился Лев Николаевич в деревне Гремучий Ключ (ныне в черте города Калуга) 2 января 1930 года в семье рабочего. Детство было непростое, как, впрочем, у всех мальчишек, которых застала война. Рос хулиганистым и, как говорили соседи, ничего доброго ему не предвещали. До пятого класса, хоть и доставлял хлопот, но ходил в отличниках. И тут война. Решил - хватит учиться, пора воевать. Но семью эвакуировали на Урал. Однако Столяров не изменил себе и сбежал на фронт. Правда, далеко не получилось, поймали, вернули родителям, был наказан и вернулся в школу. Когда в 1942 году Калугу освободили, Столяровы вернулись домой.

Тут Лев настоял на своем: бросил учиться, пошел работать в 13 лет. Но после энергичного вразумления отца был отдан в железнодорожное училище. К концу войны окончил его и пошел работать слесарем-ремонтником на завод. И вот здесь захотелось учиться. Поступил в восьмой класс вечерней школы. В то время подростки трудились наравне со взрослыми по восемь часов. Только на сверхурочные не оставляли. Работа нравилась, а учиться было тяжело. Три раза школу бросал и, если бы не соседка-учительница, которая активно подключала при очередном загуле Льва его отца, вряд ли бы он окончил десять классов.

Здесь захотелось настоящей свободы и романтики. Старший брат, учившийся в военно-морском училище, подсказал, как освободиться от строгого присмотра отца. На всякий случай решил податься подальше от дома. И махнул во Владивосток поступать в Тихоокеанское высшее военно-морское училище им. С.О. Макарова.

В училище поступил с первого раза в октябре 1949 года. Поступил – и понравилось. Кормили, одевали, занятия интересные. Увлёкся, стал хорошо учиться и установил непостижимый для себя рекорд: за все годы учебы – ни одного взыскания.

Окончил Л.Н. Столяров артиллерийский факультет в октябре 1953 года, затем в мае 1954 года окончил Курсы офицерского состава подводного плавания при Учебном отряде подводного плавания Тихоокеанского флота.



3. НАЧАЛО СЛУЖБЫ ВО ФЛОТЕ

Озорство молодости ушло в прошлое, служить начал старательно. Вскоре перевели на дизельную подводную лодку С-163 Балтийского флота командиром торпедной группы БЧ-3. Через три года, пройдя ступени командира группы, командира минно-торпедной боевой части, как перспективный офицер, был назначен помощником командира корабля.

В то время подводные лодки ходили в море мало. Для практики его направили штурманом на судно «Маршал Говоров», после чего в 1958 году был направлен учиться на Высшие специальные командирские классы. Назначение получил, о котором и не гадал: по окончании курсов в июле 1959 года капитан-лейтенанта Столярова Л.Н. назначили помощником командира атомной подводной лодки К-21 на Северный флот. Не гадал, потому что и не подозревал, что такие у нас уже существуют.

Во время постройки корабля в Северодвинске на три семьи дали четырехкомнатную квартиру. Две комнаты были выделены командиру лодки, будущему Главнокомандующему ВМФ СССР адмиралу флота В.Н Чернавину, третья – Льву Николаевичу как помощнику командира, четвертую занимал

командир дивизиона с соседнего атомохода. Но в стенах общего жилища офицеры встречались редко.

Вот как вспоминает о Льве Николаевиче Владимир Николаевич Чернавин: «Старательный, добросовестный, искренне преданный службе, Лев Николаевич стремился максимум времени проводить на корабле с личным составом. Утром он убегал на службу раньше командира, а вечерами, уже после окончания занятий и работ на атомоходе, засиживался в казарме. Была у него «слабость» — любил поговорить с моряками. Зайдешь к нему в каюту и чаще всего видишь такую картину: сидит нахмуренный Л.Н. Столяров, курит, трет ладонью колена, а перед ним кто-либо из моряков исповедуется, порой со слезой на глазах.

Моряки уважали и любили помощника, несмотря на его строгую требовательность, и если что-то случалось, то сами шли к нему на откровенный разговор. Знали, что поблажек от помощника не дождешься, но то, что он поймет, поможет, ни у кого не вызывало сомнений. А это очень важно в работе с людьми. Не поблажек они ждут от своих командиров, а понимания, справедливости, умения прийти на выручку в сложных жизненных ситуациях. Казалось бы, немудреное житейское дело. Но, к сожалению, этот естественный контакт с подчиненными далеко не всем командирам дается легко. А без такого контакта нет у командира настоящего знания экипажа, ощущения его настроения, того духовного единства, которое позволяет легко справляться с повседневными проблемами.

Офицеры-подводники, по самой специфике их службы, находятся в постоянном и предельно тесном контакте с личным составом, особенно в море.

Л.Н. Столяров был капитан-лейтенантом. В капитан-лейтенантском звании пришел и старший помощник Анатолий Иванович Павлов, и командир электромеханической боевой части Владислав Леонидович Зарембовский. Не без трудностей, но сколотили, в конце концов, отличный экипаж, приняли корабль, много плавали. Лодка удостоилась чести принять флаг знаменитой Краснознаменной К-21, которой во время войны командовал Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н.А.Лунин.

После постройки корабля начались активные ходовые учения.

Новая техника даже от опытных подводников требовала основательного теоретического и практического обучения. Все стремились как можно быстрее освоиться в новом качестве. И Лев Николаевич уже тогда проявил не только усердие, но и высокий профессионализм, в нем отчетливо угадывался будущий командир корабля.

Атомоход оказался удачным, каких-то особых неприятностей с техникой не было. И на этом можно было бы «по технике» поставить точку, но хочется хоть несколько слов сказать о том, что стоит за фразой «атомоход оказался удачным».

Видимо, выражение это не совсем точное. Правильнее сказать — атомоход сделали таким люди. И те, которые строили этот корабль, и те, кто с большой тщательностью принимал выполненные работы, участвовал в наладке

и регулировке сложной техники, то есть экипаж подводного корабля. Мастерство наших кораблестроителей сложилось уже давно. И то, что атомоходы быстро пошли в серию, – тому лучшее свидетельство. А вот подготовка экипажей – искусство флота. Надо заметить, что флот быстро решил задачу подбора и подготовки экипажей атомоходов. Сначала моряки получали продуманную, полноценную теоретическую базу в учебном центре, а затем экипажи практически совершенствовались, участвуя, с определенного этапа, в строительстве кораблей. Именно такой путь прошел личный состав и подводной лодки К-21. Дело было поставлено в заводе так, что доскональное знание своего заведования офицерами, мичманами, матросами считалось доблестью. И лучшие специалисты экипажа были в большом почете. Этот процесс стимулировали хорошо организованной учебой, многочисленными строгими зачетами по всем основным темам и непрерывной воспитательной работой по сплочению коллектива, по привитию личного составу с первых дней службы особой гордости за корабль, многими другими средствами и способами.

Нельзя сказать, что эта работа была легкой, всегда успешной, а жизнь коллектива безоблачной и спокойной. Как раз этого-то и не было, особенно на первом этапе сколачивания экипажа, когда собрались люди с разных мест, с разными взглядами на жизнь и службу. От некоторых офицеров даже пришлось отказаться, хотя это и вызвало неудовольствие у работников кадровых органов. Но это было исключением. Всегда была вера в то, что вполне по силам создать экипаж, достойный дела, которое доверили, и чести, которая оказана. Эту работу считалась главной, определяющей, от которой все остальное – производное. И такой коллектив сложился.

Повезло, что в группу командования были подобраны люди с плавающих кораблей, прошедшие подводную службу на дизельных подводных лодках, не новички на флоте, а главное – влюбленные в морскую службу, готовые отдать ей все свои силы и помыслы. Именно такими на корабле были и старший помощник командира капитан-лейтенант Анатолий Иванович Павлов (впоследствии вице-адмирал, Герой Советского Союза); и помощник командира капитан-лейтенант Столяров, о котором здесь идет речь; и заместитель командира по политической части капитан 3 ранга Александр Кузьмич Волошин; и командир электромеханической боевой части капитан-лейтенант Владислав Леонидович Зарембовский (впоследствии контр-адмирал, начальник одного из научно-исследовательских институтов ВМФ); и командиры дивизионов — старшие лейтенанты Виталий Васильевич Зайцев (адмирал запаса, бывший заместитель Главнокомандующего ВМФ), Юрий Александрович Дубовский, Лушин. Все – офицеры молодые, энергичные, с огоньком и творческой жилкой в работе.

Отношения в группе командования сразу сложились и хорошие, товарищеские, и деловые. Экипаж называли молодежным, и это соответствовало действительности. Первый экипаж был очень крепким, знающим, слаженным. Они успешно выполняли такие задачи в море, которые

еще мало кто решал или вообще никто не решал. Например, первое в истории атомного флота плавание на полную автономность или плавание в высоких широтах Арктики. Отрабатывали поиск полыней в паковом льду и всплытие подводной лодки в разводьях, как естественных, так и в «окнах», сделанных ими же...

Не случайно, видимо, руководитель первого похода атомной подводной лодки (получившей впоследствии наименование «Ленинский комсомол») к Северному полюсу подо льдами контр-адмирал Петелин со своим штабом избрал именно этот корабль для практической отработки методики плавания под паковым льдом и всплытия в высоких широтах.

Столяров был очень неравнодушен к управлению подводной лодкой и старался помимо учебы по этим вопросам, использовать любую ситуацию в море, чтобы получить практические навыки. Вообще-то это естественное стремление каждого корабельного офицера, избравшего для себя командирскую стезю. Но на деле не всем хватает упорства, настойчивости, смелости, ответственности для того, чтобы овладеть по-настоящему кораблем, чувствовать его в маневрировании. Здесь, безусловно, нужен талант. Такой талант у Л.Н. Столярова проявился еще на ранней стадии службы на корабле. И набрал силу на более высоких командных должностях.

Вернусь ко времени испытаний атомохода после его постройки. Проходили эти испытания непросто, а подчас и драматично. Все были настроены сдать корабль к XXII съезду партии. Такое ответственное обязательство, взятое заводом-строителем, подчас вольно или невольно заставляло торопиться людей. Руководство завода принимало все меры по ускорению работ, и здесь подчас допускались поспешность, стремление выдать желаемое за действительное. В общем, корабль сдавался в сложной обстановке. В этих условиях особую роль отводили взыскательности экипажа, который полностью входил в сдаточную команду. Личный состав корабля делал все, чтобы обеспечить качество работ, проявляя при этом и твердость, и волю, и компетентность, и высочайшее чувство ответственности. Некоторые трудились буквально сутками, почти без отдыха. Но штурмовщина, даже из благих пожеланий, все-таки чревата неприятностями.

При проведении испытаний подводной лодки на максимально возможном ходу в течение длительного времени случилось непредвиденное: внезапно большие кормовые горизонтальные рули заклинило в положении на погружение. Перед этим ничто не предвещало такой ситуации. Напротив, уже в течение пятнадцати часов следования максимальным ходом все механизмы работали вполне устойчиво и надежно.

Из воспоминаний командира: Поддерживая повышенную готовность, личный состав обедал по сменам. Подошла моя очередь. Оставив в центральном посту старшего помощника (в то время уже капитана 3 ранга) Павлова, я ушел во второй отсек. Через некоторое время почувствовал какое-то еле уловимое, но непривычное движение подводной лодки. Пулей влетел в центральный пост, но ситуация уже успела резко осложниться: подводная

лодка с нарастающим дифферентом на самом полном ходу резко набирала глубину погружения, неумолимо приближаясь к грунту. Подводники знают, что в такой сложнейшей ситуации все решают буквально мгновения и безошибочно грамотные действия экипажа. И прежде всего того, кто стоит на телеграфах управления турбинами. На этом посту, как и положено по боевому расписанию, стоял помощник командира капитан-лейтенант Столяров. Я видел его напряженное лицо, его руки на телеграфах, его глаза, смотрящие на меня, и был уверен в его готовности к действию, к немедленному выполнению приказа. Еще задолго до выходов в море на учебе в группе командования мы не раз и не два разбирали и в деталях проигрывали такую ситуацию и Столяров твердо знал, что нужно делать, но... Команды на реверс от меня не поступало, и я видел немой вопрос в глазах своего помощника, а ситуация была уже такой, что реверс турбин с его потенциальной возможностью падения аварийной защиты реакторов было давать уже нецелесообразно, тем более что нашелся другой вариант выхода из этого щекотливого положения, который и был принят мною.

Лев Николаевич, как и старпом, скоро получил допуск к самостоятельному управлению атомоходом. Это очень важное и непростое событие в жизни корабельного офицера. Ведь чтобы получить допуск, надо пройти несколько этапов самых строгих проверок, прежде всего со стороны командира корабля. Причем экзамен у командира, если он по-настоящему требователен и ответствен за подготовку заместителей, пожалуй, сдать бывает труднее всего. Ведь командир подчиненного видит насквозь, точно может оценить его практическую подготовку и вообще способность командовать кораблем и людьми. Надеяться здесь на везение или еще на что-то не приходится.

Затем идет защита своих «претензий на владение кораблем» у флагманских специалистов, то есть офицеров штаба и командования соединения. На этом этапе офицер подвергается наиболее тщательной теоретической, специальной, технической проверке. Каждый флагманский специалист – большой знаток своей специальности, и корабельных офицеров он достаточно хорошо знает, их слабые и сильные стороны. Так что проскочить наудачу и у него тоже не удастся.

Последняя ступень на пути к получению допуска к самостоятельному управлению кораблем – флотская комиссия во главе обычно с первым заместителем командующего флотом. Здесь оценивается весь комплекс командирских качеств. Конечно, каждый командир корабля должен стремиться подготовить как можно лучше, качественнее своих офицеров к самостоятельному управлению кораблем. Не для облегчения своей командирской службы – ее ничем не облегчишь, – а для создания запаса прочности в самом ответственном – командирском звене.

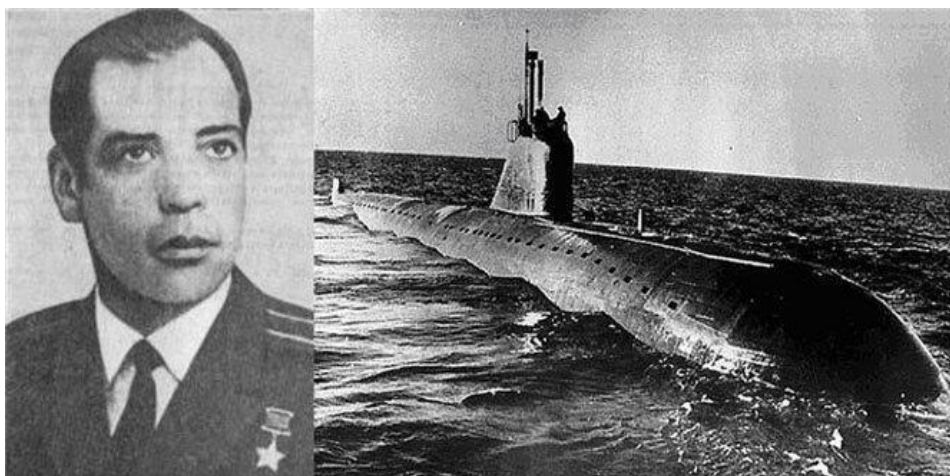
Еще капитан-лейтенантом Столяров заслужил право носить командирскую лодочку – «Нагрудный знак командира подводной лодки». Престиж этого знака на флоте очень велик!



В 1962 году подводная лодка К-21 впервые в отечественном флоте совершила автономное плавание продолжительностью 50 суток и, пройдя подо льдами Арктики, отработала методику подледного плавания, всплытия в полынье.

Прослужил Лев Николаевич на К-21 до марта 1962 года.

Затем была служба старшим помощником командира АПЛ К-14 до января 1964 года, с января 1964 года по сентябрь 1965 года командиром АПЛ К-5 и, наконец, с сентября 1965 года был назначен командиром АПЛ К-133, которая под его командованием совершила групповой кругосветный подводный переход с базы Северного флота на базу Тихоокеанского флота в бухту Крашенинникова огибая мыс Горн через пролив Дрейка. Прослужил командиром АПЛ К-133 Л.Н. Столяров до августа 1967 года.

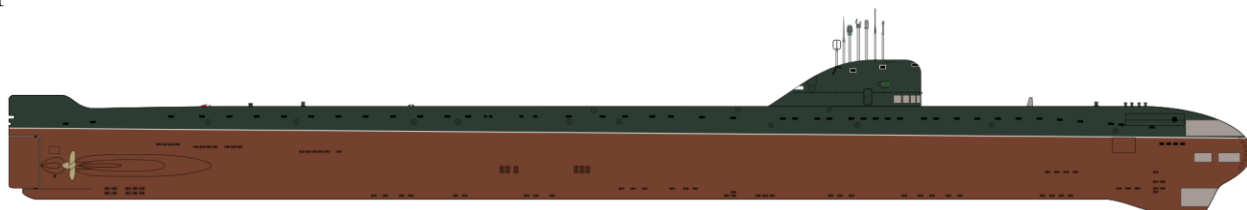


4. АПЛ К-133 ПРОЕКТ 627А «КИТ»

Все атомные подводные лодки, на которых проходил службу Л.Н.Столяров, были одного проекта 627А «КИТ», и он прекрасно знал все механизмы и устройства субмарин этого класса.



Проект был разработан СКБ-143 в дальнейшем известный как Санкт-Петербургское морское бюро машиностроения «Малахит» имени академика Н.Н. Исанина и относился к первым советским атомным подводным лодкам, который позволил стать второй мировой державой, имеющей атомный подводный флот после США. Корабли этого проекта имели выдающиеся для своего времени характеристики, но обладали и существенными недостатками, которые исправлялись уже в последующих проектах. Всего с 1957 по 1963 года были введены в строй 13 субмарин, служивших на Северном и Тихоокеанском флотах.



Атомная подводная лодка проекта 627А	
Основные характеристики	
Тип корабля	ПЛАТ - класс атомных подводных лодок, основным вооружением которых является торпедное оружие
Обозначение проекта	627, 627А
Разработчик проекта	СКБ № 143
Главный конструктор	В. Н. Перегудов
Кодификация НАТО	«November»
Скорость (надводная)	15,2 узла
Скорость (подводная)	28—30 узлов
Предельная глубина погружения	300 м
Автономность плавания	50—60 суток
Экипаж	104 человека (в т. ч. 30 офицеров)
Размеры	
Водоизмещение надводное	3065
Водоизмещение подводное	4750
Длина наибольшая (по КВЛ)	107,4 м
Ширина корпуса наиб.	7,9 м
Средняя осадка (по КВЛ)	5,65 м
Силовая установка	
Атомная, двухвальная, типа ВМ-А, модификации с двумя водородными реакторами. Тепловая мощность 2×70 МВт, мощность на валу $2 \times 17\,500$ л. с.	
Вооружение	

Торпедно-минное вооружение

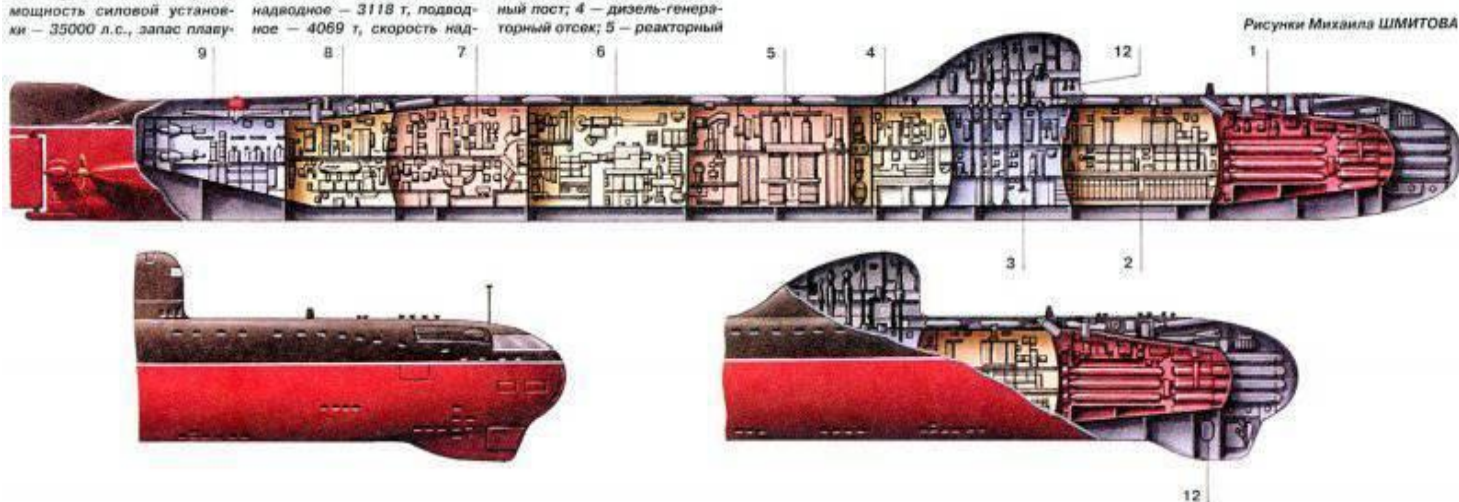
8 носовых ТА калибра 533 мм, 20 торпед, в обычной комплектации — 6 с ядерными зарядами по 15 килотонн

Атомная подводная лодка проекта 627: водоизмещение надводное — 3065 т, подводное — 4750 т, скорость надводная — 13,2 узла, подводная — 30 узлов, вооружение — 8 торпедных аппаратов калибром 533 мм, боезапас — 20 торпед, мощность силовой установки — 35000 л.с., запас плавучести — 30,5%, глубина погружения — 300 м, автономность — 30 суток, длина — 107,4 м, ширина — 7,9 м, осадка — 5,6 м, экипаж — 104 человека.

Атомная подводная лодка проекта 627А: водоизмещение надводное — 3118 т, подводное — 4069 т, скорость надводная — 15,5 узлов, подводная — 28 узлов, осадка — 6,4 м. Остальные данные соответствуют проекту 627. На схеме корабля цифрами обозначены: 1 — носовой торпедный отсек; 2 — жилой, аккумуляторный отсек; 3 — центральный пост; 4 — дизель-генераторный отсек; 5 — реакторный отсек; 6 — турбинный отсек; 7 — электромеханический отсек; 8 — жилой отсек; 9 — кормовой отсек; 12 — варианты размещения антенн гидроакустической станции.

Атомная подводная лодка проекта 627А: водоизмещение надводное — 3118 т, подводное — 4069 т, скорость надводная — 15,5 узлов, подводная — 28 узлов, осадка — 6,4 м. Остальные данные соответствуют проекту 627. На схеме корабля цифрами обозначены: 1 — носовой торпедный отсек; 2 — жилой, аккумуляторный отсек; 3 — центральный пост; 4 — дизель-генераторный отсек; 5 — реакторный отсек; 6 — турбинный отсек; 7 — электромеханический отсек; 8 — жилой отсек; 9 — кормовой отсек; 12 — варианты размещения антенн гидроакустической станции.

отсек; 6 — турбинный отсек; 7 — электромеханический отсек; 8 — жилой отсек; 9 — кормовой отсек; 12 — варианты размещения антенн гидроакустической станции.



Реакторный отсек оснащался железобетонной биологической защитой, которая обеспечивала радиационную безопасность членов экипажа. Имелась пара дизельгенераторов постоянного тока ДГ-400 (дизельный двигатель М-820). Вспомогательными гребными электродвигателями обеспечивалась скорость движение до 8 узлов.

Для повышения надёжности было введено дублирование основных агрегатов, поэтому была принята двухвальная двухвинтовая схема движения. Основной энергетической системы стали два водо-водяных ядерных реактора и два турбогенератора. Система использовала постоянный ток. Для хода было достаточно одного реактора и одного генератора. Пар с любого реактора мог идти на любой турбогенератор. Например, лодка могла иметь ход от реактора правого борта и турбогенератора левого борта при заглушенном реакторе левого борта, и тому подобное. Максимум хода достигался при работе всех реакторов и генераторов.

Стоит отметить, что реакторы ВМ-А показали себя весьма ненадёжными. Особенно ненадёжными в силовой установке были неудачно спроектированные и изготовленные парогенераторы и трубопроводы первого (радиоактивного) контура. Трубопроводы имели большую протяжённость, был использован (как впоследствии выяснилось) неудачный сорт стали. Здесь даже при нормальной эксплуатации постоянно возникали микроскопические, с большим трудом распознаваемые трещины. Фактический ресурс

парогенераторов, при бережном обращении, составлял примерно 3000 часов, после чего риск опасной для людей радиоактивной течи сильно возрастал. Особенно сильно от течей страдала первая лодка, К-3: сказывалось большое количество сварных швов, оставшихся из-за бессчётных переделок, и повышенная радиоактивность воды первого контура.

Основное оборудование лодки для повышения ее акустической скрытности амортизировалось, использовались вибродемпфирующие покрытия, легкий корпус судна также получил противогидролокационное покрытие (впервые в мире для атомных подводных лодок). Однако, несмотря на принимаемые меры, по уровню шума первый атомоход СССР значительно превосходил американские аналоги.

Лодка была оснащена гидроакустическим вооружением, в основе которого находилась ГАС (гидроакустическая станция) МГ-200 «Арктика-М», способная работать в режиме эхо- и шумопеленгования. Антенна станции размещалась в передней части ограждения рубки. Также, имелись гидроакустическая станция обнаружения звукоподводной связи и гидроакустических сигналов «Свет», шумопеленгаторная «Марс-16КП», а также ГАС обнаружения подводных препятствий «Луч».

В радиолокационное вооружение входила РЛС управления торпедной стрельбой и обнаружения надводных целей «Призма» а также станция радиолокационной разведки «Накат».

На АПЛ были установлены средства радиосвязи аналогичные используемым на ДЭПЛ проекта 611 и проекта 613. Состав штурманского вооружения дополнили навигационной системой «Плутон», которая обеспечивала использование оружия и кораблевождение при плавании в пределах 80° южной и северной широт.

Торпедное вооружение было размещено в носовой части судна и состояло из восьми 533-миллиметровых торпедных аппаратов. Боекомплект – 20 торпед 53-61МА или СЭТ-53. В зависимости от задач, выполняемых АПЛ существовали различные варианты загрузки. Впервые в подводном флоте СССР обеспечивалась возможность ведения торпедного огня на глубинах до 100 метров. Выработку данных для торпедного огня обеспечивал автомат «Торий».

Судно имело систему вентиляции и кондиционирования, обеспечивающую необходимый уровень температурно-влажностных режимов во время нахождения в подводном положении (разработана ГИПХ, руководитель В.С. Шпак). В системе использовался химический способ пополнения кислорода и поглощения углекислого газа. Необходимо отметить, что данное решение, которое увеличивало опасность возникновения пожара на борту корабля, привело в 70-ом году к гибели атомной подводной лодки К-8.

АПЛ проекта 627А по основным характеристикам значительно превосходила первую американскую атомную подводную лодку SSN-571 «Наутилус», принятую на вооружение в сентябре 55-го года (раньше К-3 на 3,5 года). В частности, советская АПЛ имела гораздо большую подводную

скорость (около 30 узлов против 22 узлов американского аналога), а также предельную глубину погружения (300 и 210 метров соответственно).

Первый советский подводный атомоход практически сразу начал несли боевую службу в Арктике и осваивать арктический район, всплывали близ Северного полюса, ходили в тропические широты, совершали кругосветные походы и были выведены из состава флота в начале 1990-х годов

На то время, это был один из лучших атомоходов СССР, который наиболее лучшим образом подходил для задачи задуманной командованием ВМФ СССР. Решение принималось на самом высоком государственном уровне.



5. ПОХОД

5.1. Стратегический маневр

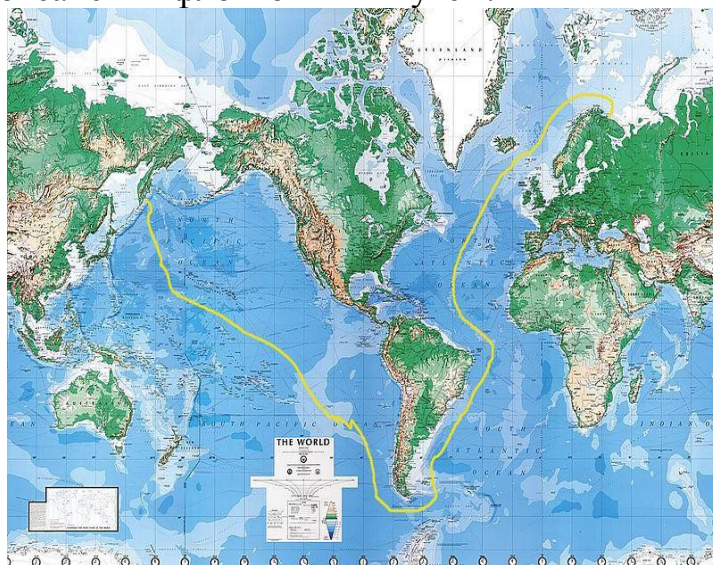
Это не являлось некой простой демонстративной акцией. По сути, осуществлялся стратегический маневр силами флота с целью укрепления соединений подводных лодок на Дальнем Востоке, крайне необходимого в разгар «холодной войны». К тому времени североморцы довольно быстро получали новые атомные подводные лодки благодаря развитой судостроительной промышленности Ленинграда, Северодвинска, Горького. Так, например, за 4 года (1959-1963) только Северодвинский завод # 402 сдал СФ около двух десятков атомных торпедных и ракетных субмарин.

Следует заметить, что Тихоокеанский флот пополнялся за счет перевода кораблей и судов Северным морским путем, который был достаточно хорошо освоен и подводниками. Но успех переброски АПЛ в значительной мере зависел от состояния ледового покрова в мелководной части Чукотского моря, где возможность его форсирования подо льдом определялась кратковременным периодом (август-сентябрь), и то не каждый год.

Запланированный сверхдальний поход потребовал большой работы всех структур Военно-морского флота – начиная от командования и Главного штаба

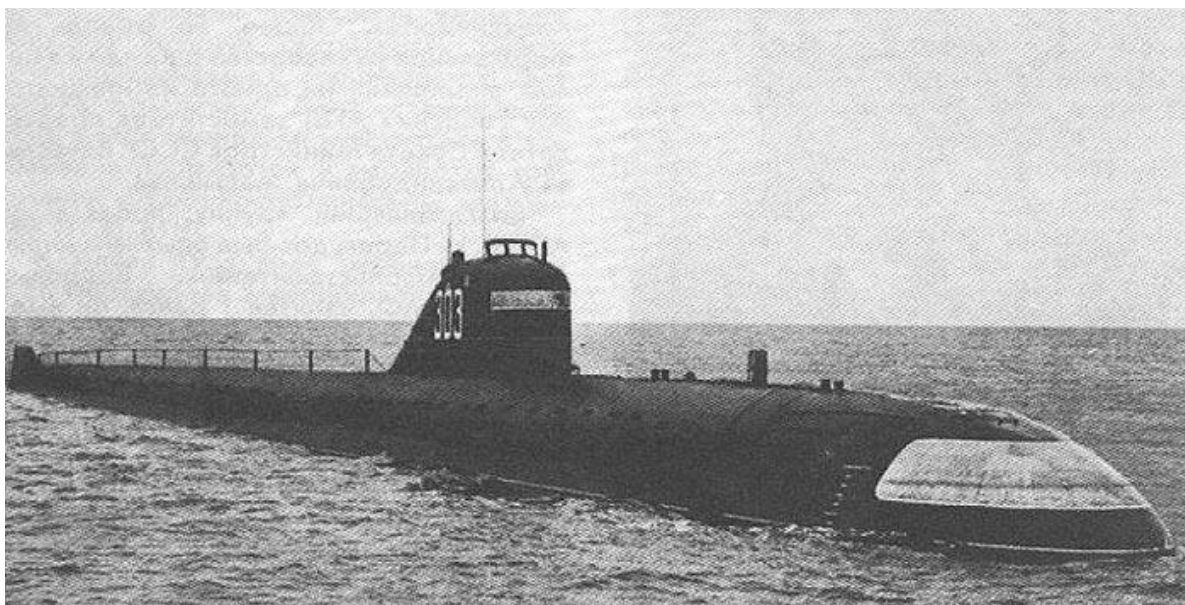
ВМФ, командования и штаба СФ и заканчивая экипажами подводных лодок – по всесторонней подготовке оружия, техники и личного состава кораблей. Офицеры Оперативного управления Главного штаба прорабатывали варианты маршрута перехода. Вместе со штурманами, связистами и инженер-механиками офицеры-операторы тщательно взвешивали все «за» и «против» при оценке гидрометеорологических, навигационных условий плавания.

Рассматривалось три варианта маршрута перехода. Первый - вокруг Южной Америки через пролив Дрейка. Протяженность - 18 700 миль, время - 78 суток. Второй - вокруг Африки, водами Индийского океана и далее через Малаккский и Сингапурский проливы. Протяженность - 18 000 миль, время - 75 суток. Третий - вокруг Африки и Австралии, минуя сложный для подводных лодок Сингапурский пролив. Длина маршрута 22 400 миль, продолжительность плавания - 90 суток. Главком утвердил первый вариант. Сразу же была подготовлена директива командующему Северным флотом, требовавшая начать подготовку отряда атомных подводных лодок (2-3 единицы) для их перевода на Тихоокеанский флот южным путем.



Для участия в переходе первоначально были выделены три атомных подводных корабля без каких-либо доработок:

- новейший ракетоносец К-116 проекта 675, который вошел в состав Северного флота в конце 1965 года. Он предназначался для уничтожения кораблей и судов противника ракетами П-6, а также для ударов по крупным береговым объектам стратегическими крылатыми ракетами П-5М. Эти корабли активно использовались на Северном и Тихоокеанском флотах для несения боевой службы в Атлантике, Средиземном море и в Индийском океане. В 1960-1968 годах было построено 29 подводных лодок этого проекта.
- 2 торпедные АПЛ проекта 627А: К-14, вступившие в строй в 1959 году, и К-133 постройки 1962 года, которые были первенцами нашего атомного подводного кораблестроения. Однако в ходе тщательной проверки материальной части выяснилось, что на К-14 отдельные технические узлы энергетической установки требуют замены и к сроку, назначенному главкомом, атомоход не будет готов.



Поэтому приняли решение отправить южным путем две атомные субмарины: АПЛ К-116 под командованием опытного подводника капитана 2 ранга Владислава Виноградова. Экипаж этой лодки комплектовался на Тихоокеанском флоте, потому большинство офицеров и моряков-сверхсрочников с особой радостью встретили сообщение о конечном пункте маршрута, а потому с нетерпением ожидали встречи с оставленными на Дальнем Востоке семьями, и АПЛ К-133, командиром которой был капитан 2 ранга Лев Столяров. Возглавил отряд контр-адмирал Анатолий Сорокин, опытный подводник, атомник, командовавший флотилией АПЛ Северного флота, участник Великой Отечественной войны. На атомных подводных лодках он служил с самого начала их создания.

5.2. *Все предусмотрено*

Подготовка к переходу велась в режиме полной строгой секретности. О целях и задачах плавания знал лишь узкий круг офицеров штаба и

командование кораблями. В исключительно короткий срок, всего за полтора месяца, была проделана колоссальная работа, включавшая строжайшее медицинское освидетельствование каждого члена экипажа, детальную проверку состояния вооружения, всех технических средств и оборудования, а также сдачу задач боевой подготовки.

Врачи с особой строгостью оценивали здоровье каждого подводника. Все до единого прошли медицинское освидетельствование.

Немало времени потребовалось, чтобы гарантировать надежную работу энергетических установок подлодок, систем их живучести, жизнеобеспечивающих механизмов.

Уровень обученности личного состава по специальности также не вызвал сомнений. На АПЛ К-133 более 50% членов экипажа имели классность первого и второго уровня, а 4 человека - звание мастера военного дела. Несколько ниже уровень профессиональной подготовки был на АПЛ К-116, но он компенсировался на корабле высочайшей добросовестностью и энтузиазмом, с каким моряки готовились к выходу в море. Организация службы и воинская дисциплина на обоих атомоходах оценивались достаточно высоко.

Большое внимание в этот период было уделено тактической подготовке офицеров походного штаба, который размещался на ракетноносце К-116, и атомоходов в целом: проводились тактические летучки, выполнялись групповые упражнения.

Чтобы подводные лодки благополучно преодолели крайне опасный участок пути – пролив Дрейка, – решением Главкома ВМФ Сергея Горшкова заранее в этот район были направлены танкер «Дунай» и экспедиционное судно «Гавриил Сарычев», которые должны выступать в роли лидеров. За ним на акустическом контакте под водой должны были следовать атомоходы. Это являлось важной мерой обеспечения безопасности, особенно от айсбергов. Заметим также, что на ЭОС «Сарычеве» находился второй экипаж подводников на случай непредвиденных обстоятельств.

Все ощущали огромную ответственность, поскольку понимали, что шло освоение нового оружия, ареной применения которого стал уже весь Мировой океан.

Все было готово к переходу!

5.3. *Через Атлантику*

Итак, морозная полярная ночь 2 февраля 1966 года. Ледяной ветер студит щеки стоящих на мостиках АПЛ офицеров, заставляет их плотнее кутаться в меховые куртки. Две атомные подводные лодки – ракетная К-116 проекта 675 и торпедная К-133 проекта 627А – покинули военно-морскую базу Северного флота и, выйдя из узкого извилистого фарватера губы Западной Лице, погрузились в глубины Баренцева моря и отправились в еще не виданный в истории отечественного ВМФ поход: субмаринам предстояло пройти без всплытия через Атлантику и Тихий океан на Камчатку.

В то время напряженность в отношениях между СССР и США достигла весьма опасной черты. Реальной была угроза войны. Поэтому в этом походе

наши атомные подводные лодки имели полный боезапас, в том числе и ядерный: на К-116 находились шесть боевых крылатых ракет, две крылатые ракеты в инертном снаряжении и 10 боевых торпед; на К-133 – 20 боевых торпед и одна практическая. Оба корабля поддерживали высокую степень готовности к любым действиям, в том числе и к применению оружия. Большое внимание уделялось обеспечению скрытности перехода, поскольку советским подводникам предстояло преодолеть несколько противолодочных рубежей НАТО.

Теперь, когда закрылись верхние рубочные люки и прервалась связь с берегом, стало возможным сообщить всему личному составу об истинных целях и задачах похода. По корабельной трансляции командиры зачитали обращение Главкома ВМФ к личному составу отряда. В нем говорилось: «Вам оказана высокая честь совершить длительное подводное кругосветное плавание. Вам предстоит пройти по океанам и морям, где более ста лет не ходили русские военные моряки. Ваш поход – важное событие в истории нашего Военно-Морского флота. Мы твердо верим, что вы успешно преодолеете все трудности и с честью пронесете советский Военно-морской флаг через два океана и многие моря. Счастливого вам плавания, боевые друзья!»

После погружения постепенно подводная жизнь стала обретать привычный ритм: вахта, работы, отдых и снова вахта. Начались повседневные будни: очень равномерные, однообразные и утомительные.

При подходе отряда к Фареро-Исландскому рубежу противолодочной обороны НАТО все внимание командира отряда и обоих командиров кораблей было сосредоточено на том, чтобы скрытно его форсировать. Выбрав наиболее благоприятную глубину, которая обеспечивала наименьшую вероятность обнаружения, на самых малошумных оборотах подводные лодки благополучно миновали опасную зону. Требование командования – «Осуществить переход скрытно»! – таким образом, на этом этапе похода удалось выполнить. При форсировании рубежа атомоходы осуществляли и разведку с целью выявления характера маневрирования сил противолодочной обороны НАТО в этом районе.

Во время всего продолжительного перехода большое внимание уделялось бдительному несению ходовой вахты, особенно средствами наблюдения и связи. Наряду с боевой службой, экипажи атомоходов проводили большой комплекс научно-исследовательских работ по вопросам функционирования многочисленных корабельных систем, механизмов и устройств при различных нагрузках. Регулярные наблюдения велись за рельефом дна, акустическими свойствами среды, изучались возможности радиосвязи и навигационной аппаратуры в высоких широтах, особенно в отдаленных районах. Уточнялись химический состав воды на различных глубинах по маршруту перехода, температура, скорость распространения звука в воде, подводные течения, микрофлора и многое другое, что таит в своих глубинах Мировой океан. Эта многогранная, довольно кропотливая работа добросовестно выполнялась экипажами в течение всего пребывания под водой.

5.4. Нежданная встреча

Необходимость поддержания высокой бдительности вскоре подтвердилась на практике. Плавание проходило строго по графику. Механизмы работали в основном без срывов. Лаги отсчитывали милю за милей. Отряд миновал натовско-американские противолодочные зоны и район активного морского судоходства. В пустынных южных широтах, когда акустики все реже и реже докладывали о шумах надводных кораблей в ближней и дальней зоне акустического наблюдения, совершенно неожиданно прозвучал доклад об акустическом контакте с подводной целью. Старшина 1 статьи Борис Разин, акустик К-116, доложил в центральный пост: «По пеленгу 30 слышу шум цели!» Доклад насторожил командира АПЛ Виноградова. Он произвел маневр для уточнения данных о цели. Вскоре сообщили: «По характеру шума предположительно атомная подводная лодка. Пеленг на цель не меняется!» Это означало, что подводные корабли шли навстречу друг другу. Но никто не мог ответить на вопрос: на какой глубине цель? Создалась ситуация, чреватая столкновением. Сыграли боевую тревогу. В центральный пост прибыл командир отряда. Он быстро оценил обстановку: «Еще минуту следуем прежним курсом, а затем будем уклоняться. Чем черт не шутит! Не исключено, что там оглохли: ведь наша лодка вроде бы шумит больше?!»

На Северном флоте было хорошо известно, что американские акустики, как правило, обнаруживали наши лодки значительно раньше, чем мы субмарины США. Тем не менее, случались столкновения под водой из-за неграмотного маневрирования по вине обеих сторон, но чаще – именно американцев, осуществлявших разведку у наших берегов.

Однако вернемся на К-116. Минуту ждать не пришлось. Борис Разин четко доложил: «Пеленг быстро меняется! Подводная цель резко изменила курс, прибавила обороты!» «Ну и хорошо, – с облегчением заметил контр-адмирал Сорокин. – Отбой боевой тревоги!»

Иностранная ПЛ резко изменила курс и ушла из поля акустической видимости.

Обсуждая произошедшее, пришли к выводу, что мы встретили атомную субмарину ВМС США – очевидно, ракетносец, возвращавшийся с боевого патрулирования. Все были склонны считать это рандеву случайным. Специально за отрядом «супостат» не следил. Акустики заслужили похвалы. Вечером боевой листок в стихотворной форме воздал им должное, особенно их старшине команды – специалисту 1 класса Борису Разину.

5.5. Будни под водой

Отряд продолжал движение. Между атомоходами поддерживалась связь по договоренности то на УКВ, то с помощью гидролокаторов.

Прошли четверть пути в Атлантике. На календарях, которые имелись почти у каждого моряка, перечеркнуто почти пятнадцать клеточек. Это значит, каждый подводник с начала похода находился на посту у действующего механизма более 120 часов. Стали заметны некоторые признаки усталости у всех членов экипажа. Так, старший помощник командира АПЛ К-133 капитан 2

ранга Марат Яблоков, человек наблюдательный и ревниво следивший за выполнением правил корабельной службы, выразил недовольство слабой требовательностью отдельных офицеров, которые проявили терпимость по поводу неряшливости своих подчиненных, беспорядка в жилых отсеках. Врачи начали отмечать повышенную раздражительность, даже апатию и инертность у отдельных моряков. Многие перестали заниматься гимнастикой, снизился жизненный тонус, ухудшился аппетит.

Получив об этом доклады, командир отряда распорядился: вместо четырехчасового рабочего дня устанавливался трехчасовой; на 4 с лишним процента увеличивалось личное время моряков; сократилась продолжительность общекорабельных работ и боевой подготовки – до 8,3% вместо 12%. Только режим несения ходовой вахты остался прежним – 33,3% рабочего дня. В результате несколько снизилось моральное напряжение личного состава. Только на завершающем этапе плавания, за неделю до прибытия в базу, на АПЛ снова вернулись к первоначальному распорядку дня.

Жизнь человека в герметичном отсеке субмарины ни в коей мере не сравнима с его бытием в обычной, земной обстановке. Уже на подводных атомоходах первого поколения конструкторская мысль предусмотрела многое, что в корне отличало их от дизельных подводных лодок. Однако проблема обитаемости оставалась до конца нерешенной. Атомные подлодки, как правило, проектировались и строились под конкретное оружие – торпеды, ракеты, а также механизмы и приборы, связанные с их использованием. Человек же оставался как бы на втором плане.

Командованию подводных кораблей приходилось постоянно учитывать то обстоятельство, что, находясь в прочном корпусе, человек проявляет склонность замыкаться в себе. Во время продолжительного несения вахты подводником овладевают раздумья о доме, семье, родных и близких людях, он обостренно анализирует свою роль в коллективе, место в жизни, очень чувствительно реагирует на каждое слово, особенно замечания в свой адрес. Немало тревожных мыслей возникало у молодых офицеров и мичманов, оставивших жен с детьми в военном городке, который расположен среди суровых, заснеженных сопот Заполярья, или в удаленном от цивилизации гарнизоне на Дальнем Востоке. Мало кто был обеспечен благоустроенным жильем, семьи подводников часто теснились у знакомых или незнакомых сердобольных сослуживцев, поскольку снять квартиру или комнату не представлялось возможным.

В ходе длительного подводного плавания в работе с личным составом учитывались подобные настроения. Были предусмотрены меры по снятию морально-психологической напряженности, поддержанию высокой работоспособности.

В ежедневных радиогазетах, боевых листках отмечались лучшие моряки, показавшие высокие результаты во время несения вахт, на тренировках по специальности, добившиеся роста боевого мастерства. Были и критические замечания, но они носили характер дружеского совета, не задевая честь и

достоинство человека. Особенно тепло отмечались дни рождения. Они становился событием не только для именинника, но и для всего экипажа. Каждый подводник стремился поделиться с виновником торжества частицей своего тепла, сердечности. Коки (повара) старались испечь пирог или торт с таким расчетом, чтобы «новорожденный» мог поделиться, угостить им своих друзей в боевой смене.

На ракетоносце К-116 отпраздновал свое 45-летие командир отряда Анатолий Сорокин. Впоследствии он вспоминал: «Я никогда не смогу забыть свой день рождения – 24 марта 1966 г. Шли мы тогда глубинами Тихого океана. В 12 часов командир вывел лодку на глубину 45 метров. «Поздравляем мы, – пожал он руку, – а сейчас это сделают ваши родные». К моему изумлению, я услышал голоса жены и детей. Сердце сжалось от признательности друзьям. Нужно ли говорить, как все это подняло настроение! Я бережно храню памятный сувенир, врученный мне в тот день».

Подобное внимание уделялось всем членам экипажа, а не только именинникам. Каждый участник похода на память сохранил нечто материальное: один – статуэтку, полученную в качестве приза за победу на конкурсе силачей, другой – диплом за успех в трансокеанском шахматном турнире, а кто-то – похвальную грамоту за лучшее несение ходовой вахты.

Хорошую морально-психологическую разрядку подводникам дали мероприятия, связанные с ритуалом пересечения экватора: шуточные репризы и награждение каждого члена экипажа грамотой Нептуна – свидетельством, что данный моряк перебрался из Северного полушария в Южное на глубине 100-150 м, удостоверенным печатью командира корабля.

Не так просто было морякам преодолеть этот путь – и дело не только в сложной службе, но и в морально-психологическом состоянии. Почти два месяца под водой, в отрыве от родных и близких, в замкнутом пространстве – это сложное испытание для людей.

5.6. Пролив Дрейка

Наиболее сложным для подводных лодок участком пути оказался пролив Дрейка. Это место издавна имело дурную славу среди мореплавателей. Еще со времен плаванья Магеллана пролив Дрейка получил известность в качестве кладбища кораблей. Здесь затонуло огромное количество судов самых разных стран мира, пытавшихся пройти пролив против течения. Поэтому, когда был открыт и запущен Панамский канал, подавляющее большинство каботажных маршрутов ушли туда. Но через пролив Дрейка продолжали ходить крупные военные корабли, для которых этот путь был относительно безопасным.

Для подводных лодок прохождение пролива Дрейка было сложной задачей, поскольку в проливе было большое количество айсбергов, распознать которые под водой очень сложно. Для определения близости айсберга использовались температурные датчики, которые показывали резкое понижение температуры.

Большое внимание уделялось безопасности плавания. Лодки периодически подвсплывали в перископное положение и определяли координаты своего места. На подходе к проливу Дрейка, который знаменит своими ураганами и мрачными легендами, подводники встретились с гигантскими айсбергами. Их основания уходили в глубину до 1000 метров. Обходить их надо было в подводном положении, но еще до подхода к проливу на К-133 при замере обнаружили резкое понижение температуры забортной воды. Гидролокатор не давал показания на цель, но экран засвечивался, т.е. был сильный акустический фон. По опыту встреч с айсбергами на севере моряки знали, что эти кочующие горы в результате постоянного торошения льда издают сильный шумовой фон, который засвечивает экраны индикаторов. Выбрав направление, где температура воды повысилась, подводная лодка направилась на сближение с надводным кораблем.

Чтобы обеспечить безопасный проход подводных лодок, советское командование приняло решение направить туда сначала танкер «Дунай» и экспедиционное судно «Гавриил Сарычев». Они вышли на связь с подводными лодками и этот опасный участок пути протяженностью 1300 миль между айсбергами лодки прошли за судами обеспечения на акустическом контакте. Семь дней потребовалось советским подлодкам, чтобы выйти за границу айсбергов. При этом и погода отнюдь не способствовала переходу – к тому времени, когда подлодки показались в проливе Дрейка, здесь бушевал очень сильный шторм. Пройдя пролив, каждая подлодка должна была дать радиодонесение. Для этого требовалось на короткое время подвсплыть на глубину 8-10 м. А здесь огромные штормовые волны в полной мере испытали на прочность и наши корабли, и их экипажи.



Тем не менее, переход пролива оказался успешным. Преодолев «кладбище кораблей», подводные лодки к 9 марта 1966 года вышли в южную часть Тихого океана и приблизились к острову Пасхи. В районе мыса Горн впервые в истории подводного флота советские подводники приняли радиосигнал сверхдлинных радиоволн на глубине 18 метров.

Советское командование располагало информацией, что на острове Пасхи, находившимся под управлением Чили, ВМС США собираются построить новую военно-морскую базу. Поэтому перед подводниками была поставлена задача: изучить с помощью перископа берег, выявить особенности побережья. Но когда подлодки подошли к острову, К-116 стала уходить вниз. В

результате происшествия полностью выполнить поставленную задачу не удалось.

Зато Тихий океан встретил советских подводников весьма благосклонно. Корабли, взяли курс на северо-запад к родным берегам.

5.7. К родным берегам

Никаких особых событий в жизни экипажей не наблюдалось. Атомные подводные лодки, взяв курс на северо-запад, пересекли снова все климатические зоны и приближались к конечному пункту плавания – военно-морской базе, расположенной на Камчатке.

Правда, немало волнений испытали штурманские службы обоих атомоходов, готовясь к этому событию. Несмотря на надежную работу навигационных приборов, ведение трех прокладок – автоматической, ручной и аналитического расчета, подводные течения, погрешности в счислении и другие факторы, влияющие на точность курсов, были достаточным аргументом для сомнений о возможности попасть точно в «яблочко» – точку встречи.

Но все прошло благополучно и на некотором удалении от Военно-морской базы в назначенной точке рандеву отряд встретили эсминцы Тихоокеанского флота. Наконец-то подводные лодки впервые за весь переход всплыли на поверхность. К большой радости руководства отряда и штурманов, 25 марта 1966 года в 23 часа 32 минуты по московскому времени К-133 встретила с эскадренным миноносцем «Бесследный» и несколько позже, в 00.54, К-116 - с эминцем «Скрытный».

На следующий день, утром 26 марта в 4 часа 26 минут по московскому времени (12.26 местного времени) трансокеанский переход завершился, оба атомохода ошвартовались у причала.

5.8. Значение и итоги похода

Путешествие АПЛ К-133 и АПЛ К-116 вошло в историю ВМФ Советского Союза как одна из героических и удивительных страниц.

В глобальном масштабе этот поход стал важным элементом укрепления стратегического равновесия, нарушить которое США не решились. В очередной раз была продемонстрирована военная мощь нашего государства. Одновременно он открывал новые возможности для маневра силами между Северным и Тихоокеанским флотами. В разгар «холодной войны» наш флот изменил стратегическую обстановку в Мировом океане.

По этому маршруту перебазировались на Тихоокеанский флот атомные подводные лодки и в последующие годы.

Первый сверхдальний переход советских атомоходов показал, что отечественные подводные корабли, оснащенные новой энергетикой, навигационными приборами, радиоэлектронными средствами управления и связи, способны плавать в удаленных районах океана и решать учебно-боевые задачи. Подобным маршрутом осуществлялся перевод атомных подводных кораблей с Северного на Тихоокеанский флот и в последующие годы: в 1971, 1972, 1976 и 1979 годах. А в 1974 году был совершен поход атомоходов с Северного на Тихоокеанский флот маршрутом вокруг Африки, через

Малаккский и Сингапурский проливы при обеспечении экспедиционного судна «Башкирия».

Таким образом, была вписана еще одна строка в летопись отечественного атомного подводного флота, сделан важный шаг в освоении сложнейшей боевой техники, доказавший, что отечественная наука, ученые, конструкторы и кораблестроители создали надежные боевые корабли, способные решать задачи в Мировом океане. Был освоен еще один маршрут, позволивший осуществлять межтеатровый маневр. Проведены исследования рельефов дна, акустические свойства среды и скорость распространения звука в воде, возможности радиосвязи и навигационной аппаратуры в высоких широтах, особенно в отдаленных районах, изучен химический состав воды на различных глубинах по маршруту перехода, температура, подводные течения, микрофлора и многое другое, что таит в своих глубинах Мировой океан.

Трудности и опасности дальних походов и боевой службы экипажей атомных подводных лодок почти неизвестны и непонятны многим нашим людям. Этот поход протяженностью равной экватору совершенный в подводном положении, в разных климатических зонах, в которых проверялись люди, агрегаты и механизмы кораблей, так и остается до сих пор уникальным, не имеющим аналогов в мировой истории флота.

Успешное завершение беспрецедентного группового подводного похода советских атомоходов, беспримерное мужество и профессионализм советских подводников получили достойную оценку руководства страны и командования. Приказом министра обороны СССР от 14 апреля 1966 года за успешное выполнение боевой задачи, впервые после Великой Отечественной войны подводным лодкам присвоили гвардейское звание. АПЛ К-116 приняла флаг североморской ПЛ К-22, а АПЛ К-133 – балтийской ПЛ Щ-303. Всех членов экипажей атомных подлодок наградили орденами и медалями. Шесть человек, в том числе контр-адмирал Сорокин, капитан 2 ранга Виноградов, капитан 2 ранга Столяров, капитан 2 ранга Морозов и капитан 3 ранга Станислав Самсонов, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 мая 1966 года за успешные выполнения заданий командования и проявленное при этом мужество и героизм были удостоены высокого звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

Из наградного листа гвардии капитана 2 ранга Л.Н. Столярова:

«...Столяров Л.Н. благодаря отличным знаниям энергетической установки корабля, средств движения и навигационного вооружения успешно управлял ПЛ в сложных условиях длительного подводного плавания в малоизученных районах Тихого и Атлантического океанов, в том числе среди айсбергов и ледяных полей в проливе Дрейка и водах Антарктики.

... Совершенный переход позволил получить исключительно важные научные данные по вопросам использования подводных лодок и ракетного оружия в любых районах Мирового океана, а также по гидрометеорологической обстановке и наиболее экономичных режимах плавания».

После этой кругосветки обе атомные подводные лодки были переданы в состав Тихоокеанского флота. АПЛ К-116 совершила шесть длительных походов на боевую службу. В 1979 году на ней произошла тяжелая авария левого атомного реактора, после чего лодка была выведена в резерв, а в 1985 году исключена из боевого состава флота. АПЛ К-133 совершила четыре длительных похода на боевую службу, прошла модернизацию и несколько плановых ремонтов, в 1989 году ее вывели из боевого состава ВМФ.

6. УЧИТЕЛЬ И НАСТАВНИК

В 1970 году Л.Н. Столяров окончил Военно-морскую академию.

Из воспоминаниям дочери. Льва Николаевича ждала успешная карьера на флоте. После окончания Академии они должны были ехать на Дальний Восток и с такими профессиональными, и человеческими качествами Л.Н. Столяров точно мог бы стать Командующим флотом. Но вмешалась судьба, и защита диплома с температурой и последующими осложнениями показала, что можно было забыть о службе на подводном флоте. Тогда медицинская комиссия была очень серьезной. Семья остается в г. Ленинграде. С марта 1971 года началась его военно-педагогическая деятельность: сначала – начальник отделения заочного обучения Военно-морской академии имени А. А. Гречко. Но Льву Николаевичу явно чего-то не хватало. Семье дали квартиру прямо напротив Нахимовского училища, располагающегося на Петроградской набережной рядом с легендарным крейсером «Аврора». Это был знак, поворот судьбы, и не только для него, но и для многих 15-ти летних мальчишек, его будущих воспитанников.



В 1979 году Л.Н.Столяров стал начальником Ленинградского Нахимовского военно-морского училища, а 7 мая 1980 года капитану 1 ранга Л.Н Столярову присвоено звание контр-адмирал.

В Нахимовском училище он оказался, что называется «в своей тарелке». Все свои силы, знания, опыт, приобретенный служба на атомных подводных лодках, он без остатка передает нахимовцам. И здесь ему очень помогли природный дар, опыт общения и воспитания, когда он был командиром. Училище стало его вторым домом. Особенно любимым детищем стал летний лагерь на берегу Нахимовского озера.

Именно благодаря его усилиям лагерь стал настоящей учебной базой для будущих моряков. Морская подготовка, занятия, шлюпки, спорт, даже подсобное хозяйство было организовано, выращивались фрукты и ягоды, которые потом зимой попадали на стол нахимовцам. Он учил мальчишек честности и преданности, чувству долга, и конечно любить свою страну. Он прививал, что нужно дело всегда доводить до конца, становиться профессионалом, не бросать на полпути.

Офицеры и преподаватели, знавшие Льва Николаевича, рассказывают о нем с глубоким уважением и любовью, вспоминают о его человечности, справедливости. Он пользовался большим авторитетом и любовью у нахимовцев, был хорошим педагогом, умело использовал свою богатую морскую практику в деле воспитания любви к морской службе. А какая гордость их охватывала, когда он Герой Советского Союза, шел во главе батальона Нахимовского училища на парадах, проводимых в Ленинграде и на Красной площади в Москве в памятные даты 9 мая и 07 ноября.



Нахимовцы его называли «наш ДЕД» и это было очень ценно слышать от 15-ти летних мальчишек, у каждого из которых был свой характер, свои взгляды, а «ДЕД» относился к каждому из нахимовцев как к своим внукам. Он был требователен и заботлив, умел и любил общаться с нахимовцами, обладал особым даром жить заботами и чувствами своих подчиненных.

Дверь в его кабинет никогда не закрывалась и была открыта. Любой из мальчишек, офицер-воспитатель, преподаватель, мог совершенно спокойно зайти и обсудить любую, волнующую его проблему. Он не отказывал никому, всегда помогал, кому советом, кому делом, при этом не трубя на каждом углу об этом.

Из воспоминаний адмирала флота В.Н. Чернавина: «Наконец-то, Лев Николаевич, ты поставлен на дело, для которого рожден, – пошутил я. Пошутил, потому что и командовать кораблем он тоже был рожден, но должность начальника училища, да еще Нахимовского, более всего позволяла раскрыть его воспитательский талант. Столяров только улыбнулся.

– А ведь действительно интересно. Мальчишки – вся судьба впереди, и знаешь, что определить в этой судьбе можешь многое».

Он готовил будущие кадры, закладывая в мальчишек, которые только определяются с выбором своей дороги, будущей профессии, навыки и качества, которые станут фундаментом для всей последующей жизни!

Тот факт, что в те времена выпускники-нахимовцы стремились пойти в Высшее военно-морское училище подводного плавания (ВВМУПП) и именно на минно-



торпедный факультет, говорил о незыблемом авторитете адмирала, Героя Советского Союза, подводника, стоявшего у истоков атомного подводного флота, Льва Николаевича Столярова.

За все время, будучи Начальником училища, Л.Н. Столяровым было подготовлено 11 выпусков, а это почти 4 000 человек, мальчишек, граждан своей страны. Не все пошли служить в военно-морской флот. Многие обрели и освоили гражданские профессии. Но все пошли в большую жизнь со знаниями и принципами, которые в них заложил «их ДЕД».

Время шло, заканчивались 80-е годы, многое стало меняться, страна разваливалась, и это становилось видно невооруженным глазом. Многие Л.Н. Столяров не понимал и не принимал, он вообще не любил беспорядок во всех смыслах, а развал неумолимо приближался. Еще, ко всему прочему, все ближе подходила пенсия, и поэтому ему было тяжелее вдвойне. Расставаться с любимым училищем, со своими воспитанниками, своим любимым делом, которым он дорожил и любил по-настоящему, было невыносимо тяжело.

В феврале 1990 года контр-адмирал Лев Николаевич Столяров увольняется из рядов ВМФ. Это было трогательное прощание, многие из мальчишек переживали не меньше «своего ДЕДА», потому что они его искренне любили и уважали, переживали офицеры и педагоги, т.к. он для них был авторитетом, защитником и наставником.



К сожалению, долго «наслаждаться» пенсией не получилось. Лишившись любимого дела, стали давать о себе знать старые болячки, полученные за время службы на подводных лодках. Когда Л.Н.Столяров почувствовал, что срок его жизни подходит к концу, он попросил похоронить его не на престижном кладбище, как это было принято, а рядом со своим детищем – летним лагерем нахимовцев.

Герой Советского Союза контр-адмирал Л.Н. Столяров скончался 28 февраля 1992 года в Санкт-Петербурге. На прощание с любимым, уважаемым и родным, во всех смыслах этого слова, человеком приехали со всех уголков большой страны бывшие воспитанники, друзья, сослуживцы... Прощание проходило в актовом зале Нахимовского училища и длилось с утра и до обеда. Поток людей, желающих проститься с любимым адмиралом, не было конца. Это было общее горе.

Ушла эпоха, а с ней стали уходить те, кто строил и поднимал обороноспособность и престиж страны, чтобы будущие поколения жили под мирным небом.

Последняя воля была исполнена, и Л.Н.Столяров был похоронен на кладбище посёлка Победа Выборгского района Ленинградской области, близ ст. Каннель-Ярви у озера «Нахимовское».



7. ЭПИЛОГ

Подводя итог, хочу сказать, что изучая материал об Л.Н.Столярове, я смог осознать всю глубину этой непубличной, но такой масштабной фигуры отечественного военно-морского флота. Человека со сложной и интересной судьбой, который всю свою жизнь посвятил любимому делу, который стоял у истоков становления атомного подводного флота, являющегося сегодня гордостью России и ее надежным защитником. Человека, который мог стать командующим одним из флотов, который обладал уникальным даром, так необходимого всем командирам: умением выслушать подчиненного, сделать правильный вывод и направить на нужную дорогу. Человека, воспитавшего не одно поколение офицеров, адмиралов, командующих соединениями, кораблями, флотами, которые учились у него и продолжают передавать бесценный опыт своим детям, внукам, товарищам и сослуживцам..



Л.Н.Столяров был настоящим профессионалом, требовательным к себе, своей профессии и требовавший этого от других. Единственное, что он не прощал, это вранье и предательство в любом виде и проявлении. Он всегда был честен со своими подчиненными и требовал этого от других. Я считаю, что на таких людях, таких командирах держится наш флот. Именно на таких людей, как Лев Николаевич Столяров нужно равняться не только тем, кто хочет посвятить свою жизнь защите Родины, не только тем, кто уже служит, но и всем людям.

8. ЛИТЕРАТУРА

1. Усенко Н.В. Подводная кругосветка. «Независимое военное обозрение» 17-23.03.2006 г.
2. Сорокин А.И. Мы с атомных. Москва. 1972 г.
3. Ильин В., Колесников А. Подводные лодки России. Иллюстрированный справочник. Москва. 2001 г.
4. Аммон Г.А. Морские памятные даты. Москва. 1987 г.
5. Фомищенко Р. Тот памятный поход. Сайт «Подводные лодки и подводники».
6. Владимир Чернавин «Атомный подводный...» 1997 г.
7. Герои Советского Союза: крат. Биогр. Слов. Т.2. 1988 г.
8. «Морской сборник» №11. 2006 г.
9. Герасименко Д.Я., и др. «Славен героями Северный флот», Мурманск.1982 г.

Они были первыми.

Первым морякам-подводникам посвящается

Кодаш Тимофей, обучающийся МБУ ДО ЦДОД
Ипатовского городского округа
Детское объединение «Юный корабель»
Руководитель: Рубис А.В.

К 115-летию Подводного флота России

19 марта 1906 года с Высочайшего соизволения императора Николая II морским министром России был подписан приказ о включении в классификацию корабельного состава флота подводных лодок (тогда их было всего 10). Именно эта дата стала отправной для отсчета времени со Дня образования подводного флота России и празднования Дня моряка-подводника.

За 110 лет подводный флот прошел путь развития от простейших маломерных субмарин до мощных атомоходов с ракетным и торпедным вооружением.

Мы с чувством глубокого признания вспоминаем тех, кто стоял у истоков его становления и развития. Преклоняясь перед мужеством и героизмом подводников Великой Отечественной войны, вспоминая трудности первых и последующих походов атомных подводных лодок в послевоенный период, мы не забываем и подвиги, совершенные подводниками в Первой мировой войне.

В те годы экипажи подводных лодок комплектовались исключительно из добровольцев – на подводников смотрели как на «смертников». Когда речь зашла о прибавке денежного содержания подводникам, морской министр

адмирал А.А. Бирилев цинично заявил: «Прибавить можно... Все равно они все скоро перетонут...».

Условия обитания подводников на первых подводных лодках были крайне тяжелые: холодно – температура в отсеках была равна температуре забортной воды, спертый воздух, насыщенный маслом от работающих механизмов, сырость, изнуряющая качка.

«Мало кто из офицеров флота мечтал о службе на подводных лодках, – признавался один из первых выпускников Отряда подводного плавания старший лейтенант В.А. Меркушов, – едва двигающихся, плохо погружавшихся и таящих в технической неразработанности массу неприятностей... Тем не менее к началу войны все же мы имели достойный и хорошо подготовленный личный состав».

В декабре 1907 года, А.Колчак, будучи в то время начальником отделения русской статистики Морского генерального штаба и пользующийся большим авторитетом в морских кругах, сделал в Санкт-Петербургском морском кружке доклад (позднее он был напечатан в журнале «Морской сборник») «Какой нужен России флот?».

Колчак доказывал, что подводным лодкам нет, и не может быть места в составе флота морской державы: «Идея замены современного линейного флота подводным может увлечь только дилетантов военного дела.. Специально минный или подводный флот – фиктивная сила... Что же касается самостоятельности её действия в открытом море в качестве главного агента войны, то ясно, что лодка до этого еще не доросла, да и вряд ли когда-нибудь дорастет...».

В жесткую полемику с ним вступил лейтенант И.И.Ризнич, выступивший в той же аудитории с лекцией «Подводное плавание и его значение для России». Его поддержали командиры подводных лодок С.Н.Власьев и М.М.Тьедер, аргументировано доказывающие роль и значение подводных лодок в войне на море...

С.Власьев в своем докладе «Отчет командира подводной лодки «Пескарь» о плаваниях и маневрах», в частности, заявил: «Морское могущество России неизбежно сопряжено с развитием подводного флота». Ему вторил М.Тьедер: «Подводники – это моряки будущего».

Кто оказался прав, показало время...

Боевые действия подводных лодок того времени «Тюлень», «Окунь», «Волк», «Вепрь», «Акула», первого в мире подводного минного заградителя «Краб», имена первых командиров-подводников М.Н.Беклемишева, И.И.Ризнича, М.А.Китицына, В.А.Меркушова, И.В.Мессера, С.Н.Власьева навсегда вошли в историю флота. Они были первыми.

И сегодня, в канун юбилея, будет уместно нам вспомнить события и героев тех лет...

Рыцарь морских глубин Кितिцын Михаил Александрович

В плееде пионеров подводного флота особое место и роль принадлежат



выдающемуся подводнику, одному из самых результативных командиров Императорского флота России Кितिцыну Михаилу Александровичу.

Будущий подводник родился 29 (17) сентября 1885 года в Чернигове, в семье потомственного дворянина. В 17 лет поступил в Морской кадетский корпус в Санкт-Петербурге. В 1905 году, с окончанием обучения, был произведен в мичманы и отправлен для прохождения службы на Тихоокеанскую эскадру, на должность вахтенного начальника крейсера «Олег», участвовал в Цусимском сражении.

После русско-японской войны его направили на Балтийский флот.

На Балтике Михаил Александрович продолжал службу в должности вахтенного начальника сначала учебного судна «Крейсер» (1906), а затем минного крейсера «Финн» (1906-1908). В 1908-1909 годах служил на транспорте (патрульном судне) «Бакан», охранявшем территориальные воды на Севере.

Вернувшись на Балтику, Кितिцын принял решение, которое стало определяющим на всю его дальнейшую жизнь – пошел в подводники.

После окончания офицерского класса в Учебном отряде подводного плавания, лейтенанта Кितिцына назначили на Черноморский флот помощником командира подводной лодки «Судак», затем и ее командиром (1910-1912).

В 1913-1914 годах проходил обучение в Николаевской морской академии, потом служил флагманским офицером бригады подводных лодок (1915 г.). За достижения в морской службе М.А. Кितिцына наградили орденами Св. Станислава III ст. (1910 г.), Св. Анны III ст. (1914 г.).

В начале Первой мировой войны подводные лодки Черноморского флота в войне на море участия не принимали, и только с февраля 1915 года стали действовать на коммуникациях по срыву морских перевозок противника. Экипажи подводных лодок начали приобретать бесценный опыт ведения боевых действий.

В сентябре 1915 года старшего лейтенанта Кितिцына назначили командиром подводной лодки «Тюлень», второй в серии из трех подводных лодок типа «Морж», заложенных в 1911 году в Николаеве Балтийским заводом. Надводное водоизмещение составляло 630 тонн, подводное – 758 тонн. Подводная лодка имела на вооружении два носовых и два кормовых торпедных

аппаратов, восемь бортовых торпедных аппаратов системы Джевецкого, по одному 75-мм и 57-мм артиллерийскому орудью. Два электродвигателя позволяли развивать скорость под водой до 7,8 узла. Надводную скорость в 11 узлов обеспечивали два дизеля мощностью 250 л.с. каждый...



«Тюлень» на рейде в Севастополе

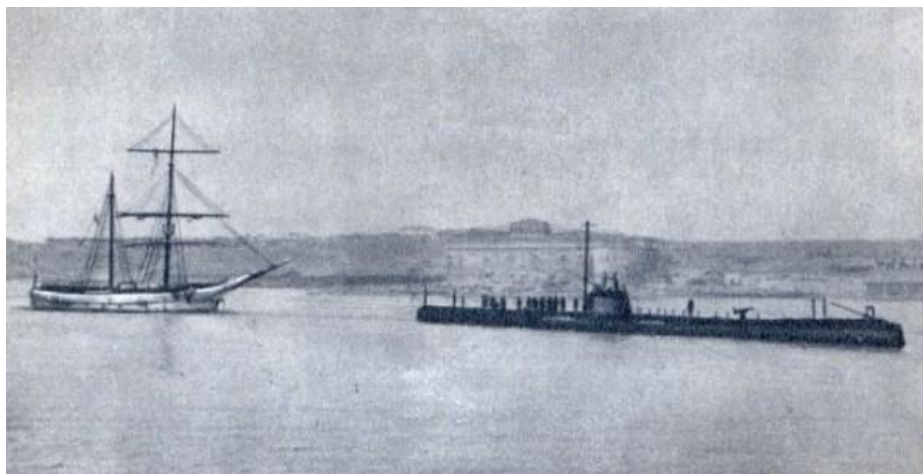
С каждым выходом в море боевая результативность действий подводной лодки росла. Только за осень и зиму 1915 года она потопила пять парусников.

За этот период Китицын был награжден орденом Св. Анны IV ст. «За храбрость», мечами и бантом к ордену Св. Анны III ст., орденом Св. Станислава с мечами и бантом.

Учитывая несовершенство торпедного оружия того времени и его ограниченное количество, командир все чаще стал применять артиллерию.

В середине марта 1916 года «Тюлень» торпедировал транспорт «Дубровник». В этом же походе уничтожает 11 шхун с грузом. В апрельском походе торпедирует пароход и артиллерийским огнем уничтожает бригаантину. Мечтой командира было привести в базу приз с ценным грузом (призом в то время называли захваченное судно противника).

В майском походе эта мечта сбылась: около берегов Болгарии подводная лодка артиллерийским огнем уничтожила четыре шхуны, а турецкий двухмачтовый барк «Балджи» на буксире привела в Севастополь.



*Подводная лодка «Тюлень»
буксирует захваченную ею турецкую шхуну в Севастополь*

С июльского похода лодка вновь возвратилась с призом.

Подводная лодка успешно осуществляла и разведывательные действия. В июле 1916 года, пройдя между береговой линией и минными полями, разведав и зарисовав северный и южный фарватеры, она вошла в бухту Варна и составила схему самой бухты, зарисовав местоположение основных сооружений и береговых батарей.

Это был очень сложный и опасный поход: кроме возможности подрыва на минах, угрозы обнаружения противником, были и сложности, вызванные эксплуатацией самой подводной лодки. Впоследствии Михаил Александрович в своих воспоминаниях «Разведка из-под воды» напишет: «На наших подводных лодках никаких средств для очищения воздуха не существовало, и мы семнадцать часов дышали тем же воздухом, с которым закупорились. Это был рекорд для наших лодок. От ненормального избытка углекислоты всех нас мучила страшная головная боль...».

По данным произведенной ею разведки отряд кораблей и самолетов флота 12 августа нанес артиллерийский и бомбовый удары по транспортам и береговым объектам противника в бухте Варна.

За выполнение рискованного задания весь экипаж «Тюленя» был награжден орденами и медалями. Командир получил орден Св. Георгия 4 степени.

Но главная победа, принесшая славу подводной лодке и ее командиру, была впереди...

11 октября 1916 года. Заканчивался четвертый день боевого дежурства «Тюленя» у турецких берегов на важной морской коммуникации противника Зонгулдак – Стамбул, по которой осуществлялась основная поставка угля из Зонгулдакского угольного бассейна.

Подводная лодка находилась в надводном положении недалеко от острова Кефкен, когда в 22 часа сигнальщик заметил большой пароход, шедший от Босфора вдоль турецкого берега. По сигналу боевой тревоги орудийные расчеты заняли свои места, и Китицын повел лодку вокруг острова, чтобы опередить пароход и внезапно его атаковать.

В 22 часа 45 минут с лодки прозвучал первый выстрел, и сразу же в ответ с парохода грянули два орудия (как выяснилось потом, на нем были 88-мм и 57-мм орудия, причем первое обслуживали германские артиллеристы с крейсера «Бреслау»).

Сгушавшаяся темнота, нервное напряжение не позволили противнику вести точный огонь. При этом силуэт подводной лодки, и так низкий и малозаметный, на фоне береговых скал различить было просто невозможно.

На пароходе по частоте выстрелов приняли подводную лодку за эсминец. Прицелы его орудий были выставлены на 8-10 кабельтовых, в то время как фактически бой шел на дистанции 5-6 кабельтовых. Из 30 выпущенных с парохода снарядов ни один не причинил лодке повреждений. Зато огонь комендоров «Тюленя» был точным.

В течение 50 минут с лодки было выпущено 46 снарядов, около 30 из которых попали в цель. Часть команды парохода сбежала на шлюпке. На самом пароходе вспыхнул пожар, но он выпустил дымовую завесу и упорно не желал сдаваться.

Когда на подводной лодке осталось всего семь снарядов, Кितिцын подвел ее к пароходу на дистанцию 3 кабельтова. Это было решение смелое и рискованное: подводные лодки этого проекта не имели водонепроницаемых переборок и любой снаряд, попавший в подводную лодку, неминуемо привел бы к ее гибели. Подводная лодка выпустила еще шесть снарядов по цели. Только после этого турецкий пароход остановился.

В результате прямых попаданий пожар на нем усилился, вышло из строя рулевое управление, и турки стали выбрасываться в море.

Тогда лодка подошла к пароходу вплотную, обнаружила шлюпку с немецкими офицерами и матросами и подняла из воды восемь человек из его команды. На палубу парохода взобралась группа подводников. Они быстро устранили повреждения и потушили пожар. За 40 часов подводная лодка привела свой приз в Севастополь. Им оказался военный транспорт «Родосто» водоизмещением 6 тысяч тонн. Это был первый (и единственный!) в истории случай, когда подводная лодка не только вышла победительницей в бою с крупным надводным кораблем, но и захватила его.

Подвиг, совершенный экипажем подводной лодки «Тюлень» под командованием Кितिцына, яркой страницей вошел в героическую летопись



Военно-Морского флота России. За отвагу и высокое воинское мастерство, проявленные в этом бою, все подводники были награждены Георгиевскими крестами и медалями. Командир был награжден Георгиевским оружием.

Всего умелыми действиями командира и экипажа «Тюленя» было одержано 36 побед, потоплено судов противника общим водоизмещением 8973 брутто-регистрационных тонны. По количеству потопленных судов М.А. Кितिцын занимает первое место среди командиров подводных лодок, а по тоннажу уступает только балтийцу капитану 1 ранга И.В. Мессеру – 9629 брутто-регистрационных тонн.

Капитан 2 ранга М.А. Кितिцын

О подвигах экипажа подводной лодки узнала вся страна, а капитан 2 ранга Михаил Кितिцын стал популярнейшим подводником, удостоенным за свои подвиги всех офицерских орденов России и золотого именного оружия...

В начале осени 1917 года Кितिцына назначили командиром 3-й роты Отдельных гардемаринских классов в Петрограде и присвоили звание капитана 1 ранга.

В начале октября роту спецпоездом отправили во Владивосток для прохождения практики, а по прибытии разместили на вспомогательном крейсере «Орел».

12 ноября учебный отряд кораблей (вспомогательный крейсер «Орел», миноносцы «Бойкий» и «Грозный») под командованием Кितिцына вышел в море. Во время стоянки в Нагасаки экипажи кораблей получили известие о революционных событиях в Петрограде, что отразилось на настроении значительной части офицеров, гардемарин и матросов.

Часть команды взбунтовалась и требовала возвращения домой, но М.А.Кितिцын предпочел дожидаться прояснения обстановки. 7 декабря отряд вышел в море и направился в Гонконг. В Гонконге часть революционно настроенных гардемарин и матросов перешли на английский крейсер «City of London» для перехода во Владивосток. Программа практики была фактически сорвана...

В июле 1918 года Кितिцын также возвратился во Владивосток, где в Сибирской флотилии Белой гвардии заведовал гардемаринами, а после открытия в октябре по его инициативе Морского училища стал его начальником.

Под крышей училища Михаил Александрович собрал своих воспитанников... Дальнейшие события на Дальнем Востоке привели к необходимости эвакуации личного состава Сибирской флотилии, членов их семей и воспитанников училища в Севастополь. С этой целью был сформирован отряд кораблей в составе вспомогательного крейсера «Орел» и транспорта «Якут» под общим руководством М.А. Кितिцына. 31 января 1920 года отряд взял курс к берегам Японии.

В Японии Михаил Александрович принял командование «Орлом», сменив его списавшегося командира. Перевозя попутный груз, «Орел» и «Якут» дошли до Порт-Саида, где агент Добровольного флота попытался задержать крейсер и вернуть его Добровольному флоту («Орел» был мобилизован во время войны) без предоставления команде средств для возвращения в Россию. Кितिцын отказался. Английский командир порта запретил выход кораблям отряда. Положение стало катастрофическим: кончились уголь, вода и провизия. Тогда Кितिцын пошел на отчаянный шаг и поставил ультиматум английскому комиссару в Египте: если через 36 часов ему не дадут уголь, воду, провизию и разрешение на выход, он выведет корабли и затопит их поперек Суэцкого канала. Через сутки англичане предоставили все необходимое.

12 августа 1920 года корабли пришли в Дубровник, где «Орел» был сдан Добровольному флоту. Кितिцын связался с Севастополем и получил приказ прибыть на «Якуте» в Крым, взяв по пути груз с военным снаряжением. Через пять дней после прибытия «Якута» в Севастополь там началась эвакуация войск Врангеля.

Михаил Александрович любил свою Родину, но не принял революцию. Командуя транспортом «Якут», он покинул Севастополь.

Для своих воспитанников и сослуживцев, как писал один из них, «...он был олицетворением примера. Рыцарь без страха и сомнения. Идеальный Офицер и Командир».

В 1923 г. стал одним из основателей «Общества бывших русских морских офицеров в Америке» (с 1953 года – «Общество офицеров Российского Императорского флота в Америке») и его первым председателем (оставался им до 1926 года). Это общество выпускало свою литературу и создало музей Императорского Флота

Подвиги экипажа подводной лодки «Тюлень» и его замечательного командира Михаила Александровича Кितिцына, совершавшего дерзкие атаки против турецкого флота в 1915-1916 годах, прославившегося единственным в истории захватом в качестве приза крупного боевого корабля неприятеля, возглавившего беспримерный переход отряда кораблей с Дальнего Востока в Черное море, беззаветно преданного своему воинскому долгу, навсегда вписаны в боевую летопись флота.

17 декабря 2010 года по инициативе Черниговской областной организации ветеранов-подводников в память о своем выдающемся земляке сессия городского совета приняла решение о переименовании одной из улиц Чернигова в улицу Подводника Кितिцына, а 22 апреля 2011 года на стене дома №15-А по улице Подводника Кितिцына в торжественной обстановке была открыта мемориальная доска.

Витязи морских глубин

Беклемишев Михаил Николаевич вошел в историю флота как один из создателей и первый командир первой



русской боевой подводной лодки – подводник №1. Еще при жизни его называли «Русским капитаном Немо». Михаил Николаевич Беклемишев родился 26 сентября 1858 года в селе Боженинове Алексинского уезда Тульской губернии (ныне Алексинский район Тульской области). Он был выходцем из древнего рода: достаточно сказать, что отцы князей Дмитрия Пожарского и Михаила Кутузова были женаты на девицах из рода Беклемишевых.

После смерти мужа мать с детьми переехала в Тулу, где Михаил окончил местную гимназию, в 1879 году – Техническое училище Морского ведомства (так тогда называлось Высшее военно-морское инженерное училище), стал прапорщиком по морской части.

После обучения в Минном офицерском классе в 1884 году получил должность

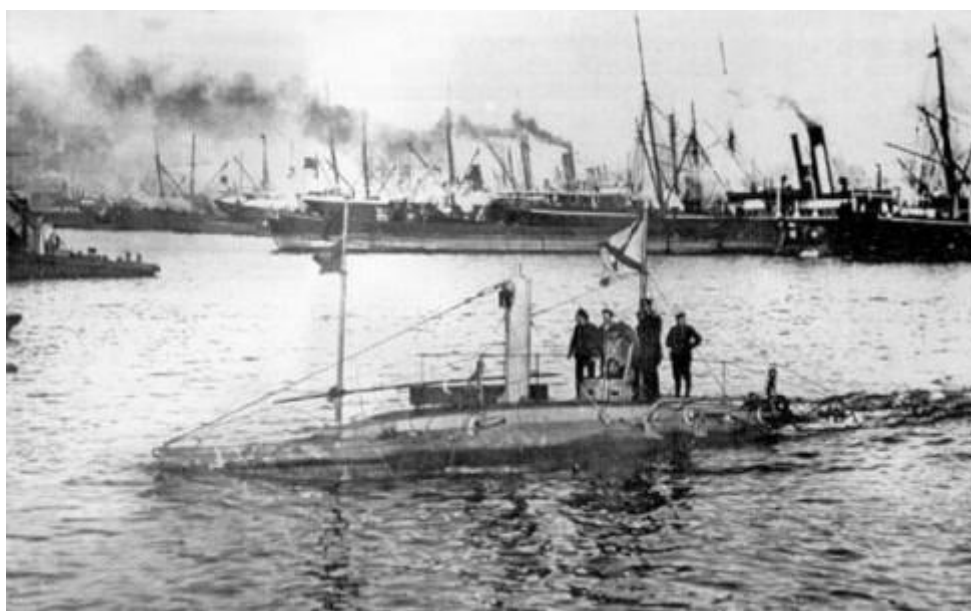
минного офицера второго разряда, в 1886 году – минного офицера первого разряда.

В 1885 году он сдал экзамен и получил чин подпоручика по адмиралтейству. В 1891 году Михаил Николаевич с отличием окончил Морскую академию по двум специальностям – кораблестроителя и инженер-механика, после чего был переаттестован из поручика в мичманы. После окончания академии Беклемишев преподавал в Минном офицерском классе, служил на кораблях Балтийского флота. В 1898 году Михаил Николаевич издал отдельной книгой свой курс «Специально-минные суда».

19 декабря 1900 года по представлению Морского ведомства лейтенант Беклемишев вместе с ученым-кораблестроителем Иваном Григорьевичем Бубновым и помощником инженер-механика флота Иваном Семеновичем Горюновым вошел в комиссию по проектированию подводных лодок. Комиссия тщательно изучала опыт зарубежного строительства подводных лодок, с этой целью Беклемишев побывал в США, в Англии, Германии и Италии. В Америке ему удалось присутствовать во время одного из погружений лодки американского изобретателя Голланда.

Собрав и обобщив полученные сведения, Бубнов и Беклемишев разработали свой проект подводной лодки, применив много новых конструктивных решений. Проект был утвержден и выдан Балтийскому заводу в Петербурге на постройку. Рабочие чертежи было поручено составлять конструкторскому бюро завода, ставшему прародителем известного ЦКБ МТ «Рубин».

В мае 1903 года первая русская подводная лодка, строившаяся сначала под названием «Миноносец №113», а затем «Миноносец №150», получила название «Дельфин», была спущена на воду, и начались ее испытания. На «Дельфин» была назначена команда из специалистов надводного флота (унтер-офицеров) и двух офицеров.



Подводная лодка «Дельфин»

Командиром «Дельфина» назначили капитана 2 ранга Михаила Николаевича Беклемишева. Это, наверное, единственный случай в истории кораблестроения, когда создатель корабля стал и его командиром – первым командиром первой боевой подводной лодки России.

«Дельфин» по своим тактико-техническим данным превосходил по многим показателям зарубежные подводные лодки такого же класса. Имел водоизмещение 113 тонн, длину 20 м, ширину – 3,6 м, мог развивать скорость в надводном положении до 9 узлов, в подводном положении – до 6 узлов, погружаться до глубины 50 метров, на вооружении были 2 торпедных аппарата Джевецкого, 2 торпеды.

В 1904 году «Дельфин» и еще несколько подводных лодок были отправлены по железной дороге во Владивосток на помощь флоту во время русско-японской войны. Первый боевой выход в море состоялся лишь 28 февраля 1905 года. «Дельфин» нес позиционную и дозорную службы, совершил боевой поход продолжительностью 8 суток. За все время пребывания на театре военных действий лодка не произвела ни одного боевого выстрела. Однако само присутствие русских подводных лодок заставило японцев отказаться от блокады Владивостока с моря.

Каждый выход в море современной подводной лодки – это риск оправданный и неизбежный, а в то время просто выход в море – уже был подвигом. Тогда перед выходом в море экипаж писал заветания, которые хранились до возвращения с моря, потом уничтожались. Перед каждым последующим выходом все повторялось вновь. Холодильных машин или обогревателей воздуха на лодке не было, а о регенерации воздуха речь вообще не шла. Пригодность его для жизни определялась спичками – если спичка не воспламенялась, а только шипела – значит, пора всплывать. И во главе этих витязей морских глубин стоял подводник №1 капитан 2 ранга М.Н. Беклемишев.

Вот как Валентин Пикуль в романе «Крейсера» характеризует Беклемишева, описывая встречу с ним героя романа мичмана Сергея Николаевича Панафидина:

«Беклемишев Михаил Николаевич, честь имею... во Владивостоке команду подводными лодками, которые я сам и доставил из Петербурга на железнодорожных платформах... Садитесь, мичман. Побеседуем...

Беседовать с Беклемишевым было одно удовольствие. Он оказался человеком высокой культуры, технически грамотным, на уровне последних достижений науки. Михаил Николаевич был фанатиком подводного плавания, считавшим, что будущее морских войн – удар из-под воды!».

В 1908-1909 году капитан 1 ранга Беклемишев заведует отделом подводного плавания Морского технического комитета, в 1910 году становится членом этого комитета и заведующим отделом подводного плавания Главного морского штаба. В 1910 году М.Н.Беклемишев в чине генерал-майора по адмиралтейству выходит в отставку. За время службы был награжден пятью

орденами. В дальнейшем он преподавал в Петербургском политехническом институте и был консультантом на Балтийском заводе.

После событий 1917 года М.Н.Беклемишев остался в России. В 1918 году работал в комиссии по судостроению, в 1919 году – начальником отдела подводного плавания Главного управления кораблестроения Морских сил Республики. Трижды подвергался аресту органами НКВД, трижды освобождался. В 1931 году вышел на пенсию.

18 февраля 1936 года, на 78-м году жизни, М.Н. Беклемишев скончался в Ленинграде, в доме близ Поцелуева моста, и был похоронен на Никольском кладбище, могила, к сожалению, утрачена. Умирая, командир и создатель первой русской боевой подводной лодки «Дельфин» сказал сыну: «На могилу мою не ходи. Для тебя я навсегда ушел в море...».

Так закончилась жизнь «русского капитана Немо», человека непростой и во многом необычной судьбы, который заслужил нашу память и благодарность. Его имя и дела принадлежат истории.



Ризнич Иван Иванович вошел в историю флота как теоретик и практик подводной службы. Офицеры первого отряда подводников называли его Подводником №2.

Родился он 19 января 1878 года в Киеве. Его дед – Иван Стефанович был статским советником и старшим директором Киевской конторы Коммерческого банка, кавалером ордена Владимира IV степени, женатым вторым браком на младшей сестре жены Бальзака графине Эвелине Ганской – урожденной аристократке Полине Ржевуской.

Будущий подводник в 1898 году окончил Морской кадетский корпус и был распределен в Черноморский флотский экипаж. Служил вахтенным начальником на броненосце «Синоп», ревизором и

водолазным офицером на крейсере «Память Меркурия».

В 1900 году Иван Иванович окончил Водолазную школу, в 1902 году его назначили помощником начальника школы.

За службу в годы русско-японской войны «за труды по обстоятельствам военного времени» награжден орденом Святой Анны III степени.

В 1904 году проходил стажировку на первой русской подводной лодке «Дельфин», затем командовал подводными лодками «Стерлядь», «Щука», «Лосось», «Белуга».

Это были корабли малого водоизмещения (105 тонн), длиной 19,8 м, шириной 3,6 м, могли развивать скорость в надводном положении до 9 узлов, в подводном положении – до 6 узлов, погружаться на глубину 30 метров, пройти в надводном положении 500 миль, в подводном – 30 миль, имели на вооружении 1 торпедный аппарат с 1 торпедой.

В 1906 году, командуя «Стерлядь», Ризнич совершает беспрецедентный по тому времени переход в штормовую погоду (ветер до 7 баллов, обледенение) из Либавы в Ригу без корабля-конвоира. Об этом переходе он издал брошюру «Подводная лодка «Стерлядь», которая стала одним из первых учебников по практике подводной службы.

В декабре 1907 года Ивана Ивановича назначили помощником начальника только что созданного Отряда подводного плавания. В этом же году он опубликовал лекцию «Основы управления подводной лодкой», в которой были закреплены и до сих пор используются командные слова по управлению подводной лодкой: «По местам стоять. К погружению», «Продуть балласт», «По местам стоять. К всплытию» и другие. Кстати, ему принадлежит и авторство тоста, ставшего традиционным для подводников: «За то, чтобы число погружений всегда равнялось числу всплытий!»...

В 1907 году в печати много писалось о подводных лодках и их роли в войне. И это было не случайно – после Цусимы решалась судьба флота: корабли каких классов закладывать на стапелях, строить ли линейно-броненосную армаду или развивать новые виды морского оружия?

Мы уже познакомились с развернувшейся полемикой между сторонниками А. Колчака, занимающего видную должность в Морском генеральном штабе, и доказывающих, что подводным лодкам нет места в составе флота, и их оппонентами, аргументировано доказывающих необходимость строительства подводных лодок.

В журнале «Морской сборник» И.И.Ризнич дальновидно писал: «...общество считает меня фанатиком подводного плавания. Почему? Потому, что я говорю, что подводная лодка есть могущественное, хотя и неуниверсальное оружие... Я оптимист и потому считаю, что все улучшается на этом свете, все идет вперед... Сегодня фантазия, а завтра факт. Быть может, скоро появятся подводные крейсера...». Ризнич оказался прав – сегодня моря и океаны бороздят сверхмощные атомные подводные крейсера стратегического назначения и многоцелевые атомные подводные лодки с крылатыми ракетами и торпедным вооружением.

Но силы дискутирующих были явно неравны. И.И.Ризнича и М.М.Тьедера, ученика «первого подводника России» М.Н.Беклемишева, командира подводной лодки «Скат», участника войны с Японией, рутинеры вынудили уйти в отставку.

И.Ризнич, и М.Тьедер, оказавшись вне флота, руки не опустили. Тьедер написал книгу «На подводной лодке», которая выдержала сразу два издания. «Наши пионеры подводного плавания, – писал он, – спасли Владивосток от нашествия японского флота». Ризнич продолжал выступать с публичными лекциями в защиту своих идей. Одна из них называлась «Ответ сомневающимся в пользу подводных лодок». Свои лекции и доклады издавал за свой счет в виде иллюстрированных брошюр.

С началом Первой мировой войны лейтенант Иван Иванович Ризнич был призван из запаса. В августе 1914 года он получил назначение на

должность командира подводной лодки № 3. В мае 1915 года его назначили начальником дивизиона сверхмалых подводных лодок особого назначения, имеющих водоизмещение в 35 тонн, дальность плавания 150 миль и глубину погружения до 30 метров. 3 августа 1915 года И.И.Ризнич получил звание старшего лейтенанта «за отличия ревностной службы и особых трудов, вызванных обстоятельствами войны».

В 1916 году дивизион был расформирован. Ризнич вместе со своей лодкой № 3 был направлен на Дунай, базируясь на русский порт Рени. Таким образом, Ризнич стал первым подводником России, действовавшим в речных условиях.

В 1917 году по личному распоряжению вице-адмирала Колчака, в то время уже командующего Черноморским флотом, И.И.Ризнич был назначен командиром подводной лодки «Святой Георгий», строящейся в г.Специя (Италия) по заказу Морского министерства Российской империи. Это была малая подводная лодка водоизмещением 260 тонн, длиной 41 м, шириной 4,3 м. Она могла развивать скорость в надводном положении до 16 узлов, в подводном – до 9 узлов, погружаться на глубину до 30 метров. Имела на вооружении два 75 мм орудия, 2 пулемета, 2 торпедных аппарата, боекомплект – 4 торпеды.



Подводная лодка «Святой Георгий»

На этой небольшой лодке с мая по сентябрь 1917 года Ризнич совершил первый в мире беспрецедентный дальний переход в 5000 миль вокруг Европы, из Специи в Архангельск через два океана, пять морей, дважды попадая в серьезный шторм и один раз – под атаку немецкой подводной лодки.

1 сентября 1917 года «Святой Георгий» под марши духового оркестра и перезвон колоколов ошвартовался у пирса в Архангельске. Это была четвертая подводная лодка, вошедшая в состав флотилии Северного Ледовитого океана. 8 сентября 1917 года старший лейтенант Ризнич докладывал командующему флотилией: «Доношу Вам, г. Адмирал, что сего числа с вверенной мне командой прибыл из Специи и ходатайствую о зачислении ее в дивизион подводных лодок особого назначения с 1.IX.1917 г. При сем доношу, что нам пришлось все время прорывать блокируемые подводными лодками зоны и

проходить вблизи минных полей неприятеля, выдерживать жесточайшие погоды, как-то у Сан-Винсента и Нордкапа, конвоировать суда, не потеряв ни одного, что в настоящее время считается чрезвычайно редким в Средиземном море. Старший лейтенант Ризнич».

Морской министр контр-адмирал Д.Н. Вердеревский писал в приказе по флоту: «Этот блестящий, исключительный по условиям плавания переход лодкою малого водоизмещения в осеннее время св. 5000 миль через ряд зон расположения германских подводных лодок, минных заграждений и т.п. наглядно показывает, что офицерам и матросам, сплоченным взаимным уважением и преданным своему делу, не страшны не только поставленные врагом всевозможные преграды, но и сама стихия... Родина вправе будет гордиться беспримерным в истории подводного плавания переходом подводной лодки малого водоизмещения из Италии в Архангельск».

Так Ризнич поставил жирную точку в своем давнем споре с Колчаком о целесообразности использования подводных лодок. Иван Иванович Ризнич был произведен в капитаны 2-го ранга и награжден орденом Владимира 4-й степени с мечами и бантом.

Достоверных сведений о дальнейшей судьбе капитана 2 ранга Ивана Ивановича Ризнича нет. Можно только предполагать, что он погиб в круговерти тех военных и революционных лет.

Удивительная жизнь. Беспрецедентный подвиг. Неизвестная кончина. Но Ризнич – это не только подводник №2 России. Ризнич – это честь и достоинство, стойкость и верность раз и навсегда выбранному пути.

Вице - адмирал Михаил Петрович Августинovich

Котлов Макар, обучающийся
МКУ ДО СЮТ с. Дивное
Руководитель: Купальцев Н.И.



Все дальше уходят от нас годы Великой Отечественной войны, все труднее нам представить людей, быт и технику той эпохи. Не стоял на месте в послевоенное время и военно-технический прогресс в отношении подводных лодок. Современные субмарины обладают огромными боевыми возможностями и обширным арсеналом самых разнообразных средств поражения.

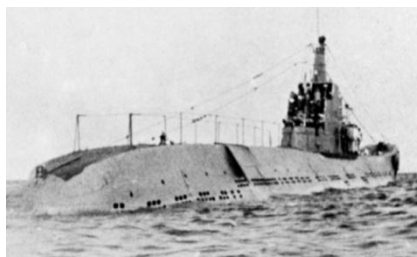
В годы же второй мировой войны они располагали, как правило, исключительно торпедным и артиллерийским оружием.

Михаил Петрович Августинovich

Исключение составляли подводные лодки – минные заградители, которые в дополнение к стандартному составу вооружения могли ставить и якорные мины.

Большие перспективы в использовании этого боевого средства выявились еще в первую мировую войну. Хотя субмарины по понятным причинам не могли соревноваться с надводными кораблями и авиацией по числу выставленных мин, их наличие в составе каждого подводного флота считалось обязательным. Дело в том, что подводные минзаги могли проникать в глубинные районы вражеских вод, куда проход надводным кораблям был заказан, при этом сохраняя полную скрытность, недостижимую для авиации. Выставленные ими мины зачастую обнаруживались в самых неожиданных и, казалось бы, хорошо охраняемых местах, причем, как правило, только по факту подрыва судна. Уже из этого краткого описания вытекают два главных требования к постановкам из-под воды: ювелирная точность – выставленные в стороне от вражеского фарватера мины для противника безопасны, и абсолютная скрытность – ее потеря автоматически означает, что все мины будут вытралены, не причинив никакого вреда.

Имел в своем составе подводные минзаги и Военно-морской флот СССР. Способные и волевые командиры служили на многих из них, но изучение



документов противника однозначно свидетельствует, что самым результативным постановщиком мин оказался командир североморской подлодки К-1 Михаил Петрович Августинович. В годы войны он осуществил двенадцать боевых походов в качестве командира, причем в восьми из них ставил мины. Именно таким

оказалось и число подорвавшихся на них кораблей и судов противника, и все они, за исключением одного, затонули. Таким результатом не мог похвастаться ни один из наших командиров, воевавших исключительно артиллерией и торпедами.

Михаил Петрович родился 10 ноября 1912 года в Варшаве. Его отец Петр Николаевич работал лесоводом (лесничим) в государственном лесном хозяйстве. Являясь инвалидом, он не был призван на фронт первой мировой войны, а в связи с поражением русской армии в Польше вместе с семьей уехал в эвакуацию в Кострому. Чуть позже Августиновичи перебрались в поселок Голицыно в пригороде Москвы, а с 1924 года переселились непосредственно в столицу. Отец и мать работали служащими, и семья, где кроме Миши имелась еще и дочь Татьяна, жила сравнительно неплохо. Михаил рос живым и развитым мальчиком и в 1929 году окончил семилетку. Еще будучи в школе, он активно участвовал в работе пионерской организации, а на последнем году обучения вступил в комсомол. После школы Михаил поступил в химический техникум, но в августе 1930 года, сразу после окончания первого курса, районный комитет комсомола предложил ему, как активисту и отличнику учебы, поступать в Военно-морское училище имени Фрунзе. Есть все

основания считать, что Михаил и сам стремился стать военным. В то время как многие его сверстники оттягивали с поступлением в училища и военные школы до призывного возраста (в то время призывали в 21 год), он поступал, когда ему еще не исполнилось восемнадцати. Позднее эти четыре года форы дали ему возможность сделать головокружительную карьеру еще до начала Великой Отечественной войны.

В 1930 же году комсомольская путевка и аттестат выпускника столичной школы дали ему возможность без труда сдать вступительные экзамены в училище имени Фрунзе, но спустя год после начала обучения произошло событие, которое чуть было не сбило Михаила с избранного пути. Дело в том, что в 1931 году на базе ВМУ имени Фрунзе было создано новое военно-учебное заведение – Военно-морское артиллерийское училище береговой обороны имени ЛКСМУ (тогдашняя аббревиатура комсомола) в Севастополе. Часть курсантов перевели туда, и в их число вошел Августинovich. Два последующих года учебы пролетели незаметно, и в июле 1933 года Михаил выпустился из училища командиром по званию и артиллеристом по специальности. Несмотря на отсутствие знаний по устройству кораблей, и тем более подводных лодок, он, с учетом собственного желания, получил назначение на должность флагманского артиллериста отдельного дивизиона подводных лодок Северной военной флотилии.

Михаилу Августинovichу, который только что выпустился из училища, следовало не только организовать уход за вверенной материальной частью, но и фактически научить подводников, недавно вступивших в строй субмарин стрелять. И он, надо отдать ему должное, с честью справился с этой задачей. В его аттестации по итогам первого года службы командир отдельного дивизиона Константин Грибоедов написал следующее: «Специальность знает хорошо. Энергичен, сообразителен, дисциплинирован, опрятен. Политически развит достаточно. В общественной работе принимает активное участие.... В морской обстановке вынослив, весьма способный и инициативный командир».

Но было в молодом командире и еще кое-что, что заставляло окружающих обратить на него внимание и проникнуться авторитетом, – желание быть всегда и во всем лучшим. Близкий друг Августинovichа, впоследствии контр-адмирал и Герой Советского Союза, а в 1933–1934 годах – командир БЧ-2-3 подлодки Д-1 Иван Колышкин в своих мемуарах писал: «В ту пору пришел служить к нам дивизионным артиллеристом выпускник Черноморского военно-морского училища береговой обороны имени ЛКСМУ Михаил Петрович Августинovich. Подводная служба увлекла его, и он начал старательно готовить себя к командирской работе, часто выходил в море, учился править ходовой вахтой». Иными словами, не имея училищной корабельной подготовки, он, чтобы не отставать от подводников, с которыми встречался ежедневно, стал осваивать морские премудрости практически, и вскоре в этом весьма преуспел. А ведь многие, даже выпускники училища Фрунзе, откровенно тяготились службой на субмаринах, тем более в условиях Севера.

Молодой флагарт (принятое на флоте сокращение должности флагманского артиллериста) охотно участвовал в ближних и дальних походах, оказывая практическую помощь командирам боевых частей, и одновременно осваивал премудрости подводного дела. Он очень редко бывал в Мурманске и еще реже сходил на берег, как говорят моряки про увольнение в город. Не случайно первая жена Михаила Петровича – Зинаида Александровна (дочь капитана Совторгфлота) – не захотела переезжать к месту службы мужа и осталась в родном Архангельске, что в конечном итоге предопределило их разрыв.



В первые годы службы окончательно сформировались и остальные черты характера Михаила Петровича. Огромный жизненный оптимизм, энергия и амбициозность прекрасно сочетались у него с наблюдательностью, сообразительностью и усидчивостью при изучении незнакомого дела. В вопросах служебных отношений он был выдержан и тактичен, никогда не конфликтовал с

начальством, вне службы много общался с друзьями, отличался веселостью и хорошо развитым чувством юмора.

Весь 1934 год Михаил Петрович проплавал на подлодках дивизиона. То же повторилось и в 1935 году. Походы «декабристов» становились все более дальними и продолжительными. Так, в 1934-м Д-1 и Д-2 впервые в истории советского подводного флота совершили плавание к берегам Новой Земли. Так в августе 1936 года он стал помощником командира Д-3. Это оказалось весьма своевременным – субмарины отдельного дивизиона как раз собирались совершить очередной дальний поход.

14 августа все три подлодки вышли из Архангельска и взяли курс на Новую Землю. В походе принял участие командующий флотилией флагман первого ранга Константин Душенов. Правда, в Баренцевом море на лодке Августиновича возникла неисправность, и ей пришлось ненадолго зайти в Полярный (с конца 1935 года – главная база флотилии, а затем Северного флота).

Весной 1937 года появилась возможность усилить подводные силы флотилии еще одним дивизионом подлодок, на этот раз «щук». В феврале 1938 года два отдельных дивизиона объединили в бригаду. Чтобы усилить экипажи не приспособленных к условиям Севера балтийцев местными кадрами, командование назначает в состав их экипажей несколько наиболее опытных «северян». В их числе и лейтенант Августинович, который становится помощником командира Щ-401. В этой должности ему предстояло пробыть всего несколько месяцев... Шел печально известный 1937 год, который оставил на теле Северного флота (флотилию преобразовали во флот в мае 1937 года) необычайно глубокие следы. Были арестованы и погибли в результате репрессий первый командующий флотом Константин Душенов, первый

командир бригады Константин Грибоедов и многие другие, в число которых вошел командир Щ-401 Иван Немченко (его судьба неизвестна и по сей день). В октябре 1937 года Августинович стал командиром «щуки». У тех, кто уцелел после нескольких серий арестов, был неизбежен бурный кадровый рост. В результате уже в июне 1938 года Михаил Петрович стал командиром Д-1, а в октябре 1939 года – командиром дивизиона «декабристов».

Но не следует думать, что в период этой кадровой свистопляски командиры целыми днями ничего не делали, а только сидели и с дрожью ждали, когда за ними придут сотрудники НКВД. Настоящие командиры, а к ним относился и Михаил Августинович, по-прежнему совершенствовали теоретические и практические знания – свои и вверенных им экипажей. Уже на третьем месяце своего командования «декабристом» он ушел в плавание,



которое стало новым рекордом своего времени.

21 сентября субмарина вышла из Полярного в 44-суточный автономный поход по маршруту мыс Цып-Наволок – Кольский залив общей протяженностью в 5842 мили. Отличием этого похода от предыдущих, где лодки практически все время находились в надводном положении, являлось то, что теперь имитировались

настоящие условия боевой деятельности, где плавать придется в основном под водой. В общей сложности субмарина находилась в подводном положении 11 суток и прошла при этом 1001 миль, причем 31 октября она 24 часа непрерывно шла под водой без задействования средств регенерации воздуха. Всего за 1938 год Д-1 провела в море 120 суток, пройдя более 10 тысяч миль, из них 1200 под водой.

Несмотря на то, что боевые действия с финнами на северном театре продолжались всего два дня – уже 1 декабря наши войска заняли Петсамо – единственный финский порт на побережье Баренцева моря, – боевые походы североморских подлодок продолжались вплоть до заключения перемирия в марте 1940 года. Наше командование опасалось вмешательства в войну западных «демократий», которые неоднократно заявляли о поддержке Финляндии и посылали туда своих добровольцев и оружие. Субмарины СФ разворачивались вдоль побережья Северной Норвегии, примерно на тех же позициях, на которых им предстояло затем действовать на протяжении четырех лет Великой Отечественной. Командиры и экипажи лодок получили прекрасную морскую практику, освоились с условиями районов боевой деятельности. Михаил Петрович дважды выходил в боевые походы в качестве старшего на борту Д-1 (две другие подлодки дивизиона находились на ремонте в Ленинграде) и вводил в строй молодого командира «декабриста» Федора Ельтищева.



После окончания войны бригада подлодок снова вернулась к боевой учебе, результаты которой, впрочем, оценивались высшими инстанциями как не слишком успешные. Из-за напряжения в ходе войны, вскоре после заключения мира многие подлодки стали в ремонт, из-за чего редко выходили в море и выполнили мало практических торпедных стрельб. Кроме того, в качестве одного из основных недостатков

называлась слабая отработка штаба бригады как органа боевого управления из-за частой смены начальников штабов. В октябре того же года командование Северного флота решило положить этому конец, назначив на должность постоянного начальника штаба, обладавшего знанием театра и служивших здесь людей, – Августиновича. При этом стоит отметить, что на день назначения ему еще не исполнилось 28 полных лет! Весьма вероятно, что это назначение спасло ему жизнь – 13 ноября при пробном погружении после ремонта единственная лодка его бывшего дивизиона Д-1 стала жертвой катастрофы и погибла со всем экипажем. Хотя разбирательство установило, что наиболее вероятной причиной гибели являлся дефект конструкции субмарины, в ходе его были вскрыты многочисленные нарушения в организации боевой подготовки со стороны командира бригады Павлуцкого. Вскоре он был снят. Новым комбригом стал Николай Виноградов, до того являвшийся командиром бригад «малюток» на Балтике и на Севере никогда ранее не служивший. В лице начальника штаба он нашел исполнительного и инициативного командира, которого оценил очень высоко.

Действительно, за те девять месяцев, которые Михаил Петрович возглавлял штаб, он успел сделать очень многое. В другом месте своих мемуаров Виноградов с благодарностью вспоминает, что штабными работниками на случай войны и максимально приближенных к ней учений «были заблаговременно разработаны необходимые учебно-боевые документы: боевой приказ, боевая инструкция, примерные схемы районов боевого патрулирования и маршрутов переходов лодок к ним». Все это весьма пригодились с началом военных действий. Комбриг был буквально в восторге от своего начштаба. «Служить бы нам с ним да служить. Но так случилось, что с Михаилом Петровичем мне пришлось расстаться буквально в первые же дни войны». Что же такое произошло? Ответ на этот вопрос прост, но в то же время до крайности необычен: с началом войны Августинович написал рапорт с просьбой вновь назначить его командиром подводной лодки!

Собственно, и само желание у Михаила Петровича, и возможность его осуществить возникли не на голом месте. Вот что писал по этому поводу Н.И.Виноградов:

«Произошло так, что одна из больших подводных лодок – К-1 – осталась без командира. Капитан 3-го ранга К.А. Чекин, возглавлявший ее, внезапно заболел. На смену ему назначили было опытного подводника капитана 3-го

ранга И.А. Смирнова, служившего до того в отделе боевой подготовки штаба флота. Он принял командование. Но при первом же серьезном испытании – внезапном налете вражеской авиации на одну из бухт, где стояла К-1, – у Смирнова сдали нервы, и стало ясно, что вынести тяжелой боевой нагрузки он не сможет.

Вновь «катюша» оказалась без командира. И тогда-то предложил свою кандидатуру на эту должность Августинovich. Для меня его решение было крайне неожиданным, и поначалу я наотрез отказал ему. Но Михаил Петрович настаивал и, в конце концов, покорила-таки меня своей беззаветностью и своим бескорытием. Ведь он просился не куда-нибудь – на лодку, где создалось трудное положение. Добавлю к этому, что в интересах дела он шел фактически на двойное понижение в должности.

Да, такое уж наступило время: каждому теперь не о должностях, не о личных удобствах надо было думать. В общем, пришел я к тому, что стремление Августинovichа надо решительно поддержать. Без начальника штаба (а надеяться, что нового подберут быстро, не приходилось) на меня ложилась дополнительная нагрузка, но зато я твердо знал, что на К-1 будет командир, на которого всегда и во всем можно положиться. Вместе с Августинovichем мы убедили А.Г. Головки (командующий СФ. – М.М.) в необходимости данного назначения, и оно состоялось».



Так Михаил Петрович стал командиром одной из новейших крейсерских подводных лодок.

Приказ о назначении Михаила Петровича состоялся 14 июля 1941 года, а уже 1 августа «катюша» вышла в море. Как и в мирные годы, первое ее плавание состоялось к берегам Новой Земли. Его целью, помимо отработки у членов экипажа морских качеств, являлась защита местного судоходства от немецких кораблей, которые перед этим совершили два рейда на наши коммуникации у побережья Кольского полуострова. Поход продолжался недолго и вряд ли относился к категории удачных. Утром 9 августа при очередном погружении оказались заклинены носовые горизонтальные рули подлодки, и она с большим дифферентом на глубине 60 метров ударилась носовой частью о грунт. От этого получили повреждения и перестали открываться крышки носовых торпедных аппаратов, в результате чего лодка лишилась возможности использовать более половины своего торпедного вооружения. Пришлось возвращаться в базу. Как оказалось, причиной аварии стал отставший от корпуса и упершийся в рули лист обшивки – излишне облегченная конструкция «катюш» не была рассчитана на постоянное плавание в суровых северных водах.

Несмотря на постоянно возникавшие сложности, Михаил Петрович при каждом удобном случае пытался подойти к вражескому берегу и обнаружить достойную атаки цель. Это оказалось весьма непросто.

Дело в том, что западный участок вражеской коммуникации был защищен со стороны моря многочисленными шхерами. Шхерами называют небольшие скалистые острова у такого же скалистого и изрезанного берега. Мореплаватели стараются избегать плавания в шхерных районах, поскольку любая ошибка в кораблевождении может привести к посадке на мель или столкновению со скалой, что обычно имеет для судна самые неблагоприятные последствия. Исключением здесь не являются и подводные лодки. В результате Августиновичу не удалось ни разу выйти в торпедную атаку на корабли противника, хотя он несколько раз и наблюдал их с больших дистанций. В своих выводах после похода он писал: «Считаю, что район № 1 с его внутренними шхерными фарватерами является чрезвычайно затрудненным для действий такой большой подводной лодки. Как крайняя стесненность маневра, постоянная опасность оказаться на банках, сильное течение в узких рукавах фиордов чрезвычайно затрудняет и зачастую делает невозможным торпедную или артиллерийскую атаку». В то же время в этом походе К-1 прошла 4123 мили, а ее экипаж приобрел необходимую морскую выучку, и ему стали доверять еще более ответственные задания.



И все-таки нашлись и такие, кто считал, что командир К-1 ведет себя в море недостаточно активно и избегает настоящего боя с врагом. Служили они в политотделе бригады подводных лодок и считали своим долгом всячески «взбадривать» подводников, чтобы те докладывали о новых победах. А успехи бригады к тому времени казались весьма солидными. До конца 1941 года подлодки Северного флота, совершенно не понеся потерь, доложили о 52 торпедных и артиллерийских атаках, тридцать три из которых считались успешными (после войны по документам противника подтвердился успех только пяти из них). Военный совет флота возбудил ходатайство о преобразовании бригады в гвардейскую, на нескольких командиров были написаны представления к награждению званиями Героев Советского Союза. По заявкам подавляющее большинство командиров имело на своем счету потопленные торпедами или артиллерией корабли, а тем, кто таких побед не имел, политотдел бригады объявил настоящую войну. Августинович в категорию неудачников вроде бы не попадал, но и победных докладов от него поступало не так много, как хотелось бы. Перед октябрьским походом на подлодке поменяли комиссара, но и новый политработник не узрел в действиях Михаила Петровича ничего неправильного, за что после возвращения получил упрек в пассивности и малой компетентности в подводных делах. Доказывать свою храбрость командиру К-1 предстояло в новом походе.

«Катюша» вышла в море 14 декабря на этот раз с задачей нарушать коммуникации немцев на участке между норвежскими портами Тромсё и

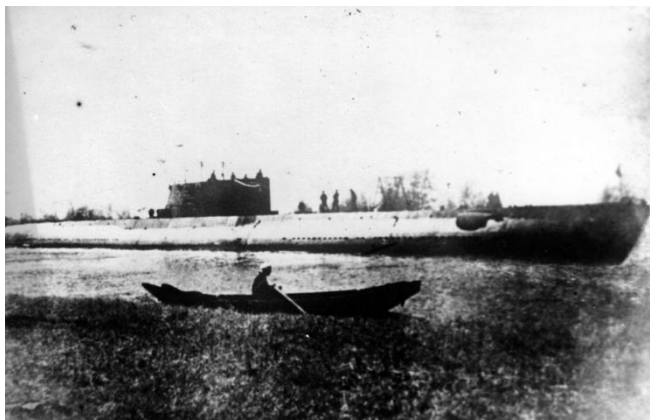
Хаммерфест. В минное устройство был загружен полный запас мин, который ей надлежало выставить небольшими группами – банками – в различных местах вражеской коммуникации. С этого и начали. Вечером 16-го субмарина приблизилась к норвежскому берегу и приступила к постановкам. Полярная ночь была в разгаре, и командир решил ставить мины из надводного положения. Несмотря на активное плавание в районе большого количества норвежских рыболовных мотоботов, которые могли обнаружить лодку и сообщить об этом немцам, подводный крейсер проник в глубину Ульфс-фьорда и начал ставить мины. Дважды К-1 вызывали сигналами с береговых постов, но Августинович как ни в чем не бывало проходил мимо, оставляя вражеских наблюдателей в недоумении – а не померещился ли им в ночной мгле темный корпус неизвестного судна. Ведь русские корабли никогда не пытались проникнуть вглубь шхерного района. Выставив три минные банки, Михаил Петрович решил пополнить заряд аккумуляторных батарей. «Катюша» стала под скалой у берега, укрытая падающей тенью, и приступила к зарядке. Здесь она, казалось, надежно укрыта от глаз противника. Но, как назло, пошел снегопад, и очень скоро корпус подлодки начал напоминать плавучий айсберг, резко контрастировавший на фоне темной скалы. Субмарину могли в любой момент заметить с берега и обстрелять. Чтобы избежать этого, Августинович приказал выслать на верхнюю палубу матросов с метелками, которые сметали снег за борт. Увидев, что командир вместо срочного погружения продолжает, как ни в чем не бывало, заряжать батарею, комиссар схватился за сердце и ушел с мостика внутрь лодки. Лично для него все подозрения в трусости Михаила Петровича развеялись как дым. С наступлением сумерек, означавших полярный рассвет, К-1 погрузилась и выставила две оставшиеся банки. Но и после этого



командир не стал выходить из шхерного района, желая понаблюдать за минными полями. Впрочем, противолодочная оборона противника в этом районе оказалась не такой слабой, как это могло показаться первоначально.

Утром 18 декабря, когда лодка шла в надводном положении, прямо по курсу был замечен одиночный буксир. Михаил Петрович объявил боевую тревогу и начал сближаться с целью для торпедной атаки. Внезапно, когда дистанция до судна еще составляла полторы мили, буксир открыл огонь по подлодке из автоматической пушки. В этой ситуации рассчитывать на успех торпедной атаки не приходилось, и Августинович счел за благо уклониться погружением. Дальнейшие события показали, что это решение оказалось единственно правильным. На самом деле принятым за буксир кораблем оказался немецкий охотник за подводными лодками Uj-1214, шедший в головном охранении крупного конвоя. Немецкое командование было неприятно удивлено, узнав, что в глубине шхерного района действует советская подлодка. Для ее поиска было выделено четыре тральщика, которые искали «катюшу» на протяжении двух суток. Но знатоки подводного дела из политотдела расценили поведение командира совсем иначе. «Вместо

того, – писалось в политдонесении, – чтобы уничтожить буксир артиллерийским огнем, лодка погрузилась, тем самым уклонилась от поставленной ей задачи, не пытаясь даже использовать своих преимуществ перед противником в артиллерийском вооружении». В одиночку «катюша» действительно превосходила охотник в огневой мощи, но любое попадание в нее с пробитием прочного корпуса привело бы к тому, что лодка не смогла бы погружаться и, тем самым, автоматически потеряла бы свое важнейшее преимущество. Весьма вероятно, что это привело бы ее к гибели точно так же, как полгода спустя в бою с кораблями противника погибла однотипная К-23. Тем более что к охотнику наверняка присоединились бы и остальные корабли конвоя. Будучи по специальности артиллеристом, Августинович все это учитывал, но доказать свою правоту в этом эпизоде мог разве что ценой собственной жизни. В результате преследования «катюша» оказалась вытесненной в море, где попала в шторм, продолжавшийся шесть суток. Снова все повторилось, как и в октябрьском походе, – треснули швы топливных цистерн, выплеснулся электролит, возникли многочисленные мелкие поломки и замыкания. Несмотря на это, после окончания шторма и устранения повреждений Михаил Петрович снова предпринял попытку проникнуть в шхеры, где днем 28 декабря атаковал торпедами пару немецких охотников. Несмотря на то, что экипаж слышал взрывы, торпеды, к сожалению, прошли мимо. Но это не означало, что в этом походе лодка не добилась боевого успеха. Вечером 26-го на выставленном в Ульфс-фьорде заграждении погиб норвежский пароход «Конг Ринг», зафрахтованный немецким командованием для перевозки своих солдат-отпускников. После подрыва на mine судно старой постройки продержалось на воде всего несколько минут и затонуло с большей частью перевозившихся пассажиров – 257 из 269 находившихся на борту немецких солдат не пережили рождественскую ночь. С учетом тяжести понесенных противником утрат эту победу можно назвать самой значимой из всех, каких наши подлодки добились на Северном морском театре за годы войны.



Командование бригады поставило за поход Августиновичу заслуженную хорошую оценку. В его аттестации за 1941 год указывалось: «Подводная лодка К-1 к выполнению боевых задач подготовлена хорошо. Смелыми и решительными действиями утопил один фашистский транспорт. Выставил три активных минных заграждения у берегов противника. Установлена гибель двух

транспортов противника на минах, выставленных подводной лодкой К-1. Кораблем управляет хорошо. Дисциплинирован, состояние дисциплины на корабле в удовлетворительном состоянии. В начале командования кораблем

требовательность к подчиненным была недостаточна, сейчас повышается. Организация службы стояла на низком уровне в начале войны (потеря плавучести, выстрел боевой торпедой у пирса), за последнее время на корабле улучшилась. Занимаемой должности соответствует. Достоин посылки на учебу в академию».

Но ни в какую академию поступать не стал – не для того он писал рапорт о переводе на должность командира подлодки. Вместо этого он снова пошел в море.

В апреле 1942-го на одной из мин погибло судно «Курцзее», в мае – крупный транспорт «Асунсьон» (оба с грузом продовольствия). После этого немецкие тральщики протралили весь район, но не настолько тщательно, чтобы сделать его полностью безопасным. В феврале 1943-го на случайно пропущенной при тралении мине подорвался и получил серьезные повреждения транспорт «Мольткефельс». К счастью, он не затонул – его «груз» составляли советские военнопленные, каторжный труд которых немецкое командование использовало для строительства дорог и береговых батарей. Что же касается апрельского похода, то в ходе него «катюша» еще и высадила на берег разведгруппу, а также приняла участие в операции по прикрытию союзного каравана. После возвращения из похода Михаил Петрович был удостоен своей первой боевой награды – ордена Боевого Красного Знамени. И напротив, седьмой поход в мае 1942-го в район порта Вардё был неудачен – из-за наступления полярного дня лодка неоднократно обнаруживалась и подвергалась преследованию противолодочных сил противника, не давших ей ни одной возможности для выхода в атаку. Мин в том походе «катюша» не ставила.

Сосредоточенный и требовательный в море, на берегу Михаил Петрович был мастером шуток, розыгрышей и душой любой компании. Мало кто знает, но знаменитая традиция чествовать экипаж добившейся успеха подлодки за обедом с жареными поросятами – именно его изобретение. В своих мемуарах И.А. Колышкин писал: «Приятное разнообразие в наш будничный быт вносят торжественные обеды с жареным поросенком. Этим роскошным по военным временам блюдом угощают победителей. А началось все с шутки. Как-то Августинович, сохраняя серьезное выражение на лице, сказал Морденко (командир береговой базы бригады подлодок СФ. – М.М.): – Не вижу со стороны береговой базы ликования по поводу наших побед. Подводники, понимаешь ли, в поте лица корабли топят, салюты в честь этого дают. А вы вроде бы и не замечаете. Поросенка бы, что ли, резали за каждую победу. А то нехорошо получается...

Григорий Павлович отнесся к такому предложению вполне деловому. Договорились, что для каждой команды, вернувшейся с победой, будет даваться обед с поросятами по числу потопленных кораблей. И командир базы сдержал свое слово. Новый обычай всем очень понравился. И вскоре Морденко пришлось завести довольно крупный свинарник. Случалось, он сокрушался: – Ну, виданное ли дело? Для одной «малютки» – двух поросят

жарить! Команда ведь маленькая – не съедят. Да и свиней этак не напасешься. Однако опасения рачительного хозяйственника были напрасны. Поросячье стадо имело достаточный приплод. А то, что попадало на праздничный стол, никогда не оставалось недоеденным.

Популярность таких обедов объяснялась отнюдь не преувеличенным интересом подводников к тонкостям гастрономии. Обеды с поросятами стали своеобразной формой сплочения и укрепления нашей морской семьи и даже обмена боевым опытом. На них приглашали командующего флотом, члена Военного совета, командование бригады, командиров дивизионов и лодок, стоявших в базе. В простой и непринужденной обстановке участники минувшего похода с увлечением рассказывали о пережитом в море, приводили бесчисленные подробности боевого столкновения с врагом. Здесь в отличие от официальных разборов их рассказы получали более сочную, эмоциональную окраску.

В начале ноября 1942 года в штабе Северного флота был разработан новый план минирования вод противника. И если ближние вражеские коммуникации могли быть заминированы катерами, то дальние – исключительно подводными заградителями, которых к тому моменту в строю флота было всего три единицы. Две из них являлись только что вступившими в состав флота подлодками типа «ленинец», экипажи и командиры которых еще не успели приобрести необходимого опыта. Выполняя план, каждый из заградителей совершил по три похода, но успех сопутствовал только подлодке Августиновича – на новом «ожерелье», выставленном в устье Порсангер-фьорда, спустя две недели погибли два немецких сторожевых корабля. Они шли в составе одного конвоя, один из них подорвался на mine, а второй – при попытке спасти экипаж первого. Погибло 65 немцев – из состава экипажей обоих сторожевиков мало кому удалось спастись. Конечно, такой успех отчасти объяснялся счастливым стечением обстоятельств, но налицо было и мастерство командира «катюши». Ведь мины были выставлены скрытно, точно на судоходном фарватере, и «ожерелье» располагалось таким образом, что при следовании по фарватеру корабли оказывались бы идущими не поперек, а вдоль линии мин – в противном случае на них не подорвалось бы два корабля. После этого суммарный счет командира достиг семи погибших и одного поврежденного корабля противника. Правда, Михаил Петрович об этом не знал. В аттестации за 1942 год ему засчитывалось только три корабля – редчайший случай для нашего флота, поскольку у остальных командиров число декларируемых побед всегда превышало число реальных. Тем не менее, за успешное выполнение заданий командования в январе 1943 года его наградили орденом Отечественной войны первой степени. Тогда же корабль стал в продолжительный ремонт.

В чем же заключался секрет успехов Михаила Петровича? Казалось бы, его слагаемые – старательность при выполнении приказов командования о постановке в точно назначенном месте, разведка начертания вражеских фарватеров перед постановкой, стремление и умение соблюсти скрытность –

лежали на поверхности, и о том же самом докладывали и другие командиры подводных минзагов. Но в том-то и дело, что докладывали многие, а реально делал именно Августинovich. Документы противника дают достаточно много информации к размышлению о личном почерке наших командиров – чьи банки стояли точно на фарватерах, чьи рядом с ними, а чьи вообще не удалось обнаружить ни немецким, ни нашим тральщикам при послевоенном тралении...

С марта 1943 года Августинovich перешел на новую должность, на которой пробыл ровно год. В аттестации отмечалось, что Михаил Петрович «за этот период хорошо организовал работу своего отделения, лично много сделал по подготовке новых подлодок к боевым действиям». Он и на самом деле по-прежнему много времени проводил в бригаде, общался с командирами, а в октябре 1943-го от них узнал о гибели своего подводного крейсера. В свой последний поход К-1 ушла к северному побережью архипелага Новая Земля, где должна была вести охоту на субмарины противника, пытавшиеся проникнуть в Карское море. Штатного командира на ней не было, и вместо него в поход пошел командир дивизиона, опытный подводник М.Ф.Хомяков, который, правда, до того на «катюшах» никогда не плавал. Что стало причиной гибели лодки, до сих пор не известно – она просто пропала без вести. Михаил Петрович тяжело переживал гибель боевых товарищей и не раз задавался вопросом – если бы в том походе кораблем командовал он, может, все остались живы и вернулись назад?

Последнее, вне всякого сомнения, всегда сопутствовало Августинovichу – ведь за период войны он участвовал в 16 боевых походах, 12 минных постановках, двух высадках разведгрупп, провел в море 204 дня, что выводит его по данному показателю на девятое место среди всех командиров-подводников ВМФ СССР. О выдающихся боевых успехах его заградителя мы уже говорили. За все это время, за исключением единственного подрыва на mine, его корабль фактически не испытал на себе воздействия противника, да и в результате подрыва лодка получила минимальные повреждения. Ни один из членов экипажа кораблей, где старшим был Михаил Петрович, даже сколько-нибудь серьезно не пострадал, не говоря уже о том, чтобы был убит или тяжело ранен. Лишь единицы среди командиров могли похвастаться таким везением. К двум указанным ранее боевым наградам к концу войны на кителе нашего героя добавились ордена Нахимова и Отечественной войны второй степени.

После войны еще некоторое время Августинovich продолжал служить на старом месте, хотя комбриг Колышкин и записал, что он «достоин и вполне подготовлен на должность командира бригады подлодок». Просто для него не было вакантной бригады. В этот период Михаил Петрович занялся обустройством личных дел (в 1946 году у него родилась дочь Наталья), не забывая и о службе. В 1946-м он был назначен командиром отряда кораблей, переводившихся с Балтики на Север вокруг Скандинавского полуострова, а в конце года поступил на академические курсы офицерского состава при Военно-морской академии. Успешно окончив их весной следующего года, он получил назначение на должность начальника штаба своей родной бригады, а затем,

всего пару месяцев спустя, – на должность комбрига. Не все на новом месте складывалось легко, непростыми оказались и взаимоотношения с новым командующим флотом вице-адмиралом В.И.Платоновым, который наряду с признанием ряда заслуг Михаила Петровича высказал и немало критического в его адрес. Приведем текст аттестации за 1947 год с небольшими сокращениями: «Оперативно-тактическая подготовка хорошая. Имеет большой опыт командования лодкой и дивизионом во время войны. По своему характеру человек живой, энергичный, сообразительный и способный. Дисциплинирован и тактичен. В проведении своих решений настойчив. Плавать любит и в море на лодках выходит часто. В должности командира бригады всю кампанию пробыл в плавании на отдаленном рейде, где конкретно руководил боевой подготовкой своих кораблей. Несмотря на хорошую подготовку и большой опыт, взять в руки свой личный состав еще не смог. Часто уступает требованию и настроению масс во вред делу. Потребовать строго с командиров кораблей аттестуемому мешает то обстоятельство, что он со многими из них состоит в приятельских отношениях, вместе воевали, вместе выпивали. Что, надо полагать, со временем и возрастом аттестуемого пройдет. Северный морской театр знает хорошо. Север любит и служит на флоте с большим энтузиазмом и патриотизмом.

Недостатки:

1. Еще недостаточно высокая требовательность к командирам кораблей, следствием чего за кампанию 1947 года было две посадки лодок на мель, на бригаде имеет место пьянство среди офицеров и низкая дисциплина среди матросов.

2. Свои проводимые мероприятия не всегда глубоко продумывает и взвешивает, поэтому бывают случаи поспешных и несолидных решений.

3. Склонен к переоценке своих сил, знаний и способностей, вследствие чего иногда бывает недостаточно скромн.

Выводы: Молодой, растущий командир соединения. Занимаемой должности и воинскому званию соответствует. Подлежит оставлению на своем месте и в прежнем звании. Повысить требовательность, изжить нездоровую дружбу на почве собутыльничества среди командиров. Вдумчивей и солидней подходить к принятию решений».

В 1949 году Августинovich и получил соответствующее должности звание контр-адмирала, в дальнейшем продвижении по службе командующий флотом ему отказал. В этой ситуации единственным выходом стало поступление в очередное военно-учебное заведение, на этот раз в академию Генерального штаба, где Михаил Петрович учился с 1951 по 1953 год.

В этом высшем военно-учебном заведении Министерства обороны Августинovich продемонстрировал отличные знания по всем предметам и после выпуска был аттестован на должность командира дивизии подводных лодок или начальника оперативного управления флота. Но вместо этого он получил предложение заняться более интересной и перспективной работой в аппарате старшего военного советника командующего ВМС Китая. Служба на новом

поприще проходила настолько успешно, что в 1954 году Михаил Петрович сам стал старшим военно-морским советником, считай, командующим китайским флотом! На этой должности он продолжал служить до 1956 года, когда после небезызвестного XX съезда КПСС наша дружба с КНР сменилась на многолетний период вражды и противостояния в крайних формах. Нашей миссии пришлось возвратиться в Москву. После годичной службы в оперативном управлении Главного штаба ВМФ он перешел в аппарат Главной инспекции Минобороны СССР, где в течение долгих 11 лет занимал должность адмирал-инспектора подводных сил. В 1961 году он получил звание вице-адмирала. Новая должность позволяла Михаилу Петровичу заниматься любимым делом, которому он посвятил всю свою жизнь: регулярно бывать на флотах, выходить в море на подлодках и общаться с друзьями, вспоминая былые бои и походы.

После достижения предельного для вице-адмиралов 55-летнего возраста в 1968 году Августинович ушел в запас. За плечами у него была 38-летняя безупречная служба Родине, отмеченная семью орденами, включая орден Ленина, и звание самого успешного нашего подводника – постановщика мин в годы Великой Отечественной войны. Впрочем, при жизни он о нем так и не узнал. На устах у историков и ветеранов тогда, да зачастую и сейчас, звучат другие имена – П.Д.Грищенко и А. М. Матиясевича, но беспристрастный анализ документов противника показывает, что наибольших успехов в минных постановках добился именно он, долго и честно служивший Родине в Вооруженных силах и не ставший писать нескромных мемуаров. Воздадим же мы заслуженные почести герою!

Морская слава Ставрополя

Нафиев Даниил, обучающийся
МОУ СОШ №10» п. Радуга
Новоалександровский городской округ

Введение

Решив участвовать в Краевом заочном конкурсе рефератов и фотопрезентаций «Герои Российского флота», я выбрал номинацию: «Величие и Глубина! Герои подводного флота». К тому ж подводный флот в этом году отмечает юбилей – 115 лет со дня своего создания. В своей работе я хочу рассказать об удивительном человеке, который первым получил звание Героя Советского Союза в Военно-морском флоте и стал первым Героем Советского Союза на Ставрополье. Это Иван Алексеевич Бурмистров (27.06.1903-28.08.1962).

«Советико-комраде» Луис Мартинес

Испания. 17 июля 1936г. фашистский генерал Франко поднял мятеж против законного правительства республики. Началась Гражданская война. На

помощь Франко тут же поспешили фашистские лидеры А. Гитлер из Германии и Б.Муссолини из Италии. Республиканская Испания подверглась вооруженной интервенции с их стороны. По всему миру развернулось массовое движение солидарности с испанским народом. На помощь Испанской республике прибыли 42 тысячи иностранных добровольцев из 54 стран мира.

В боевых действиях на стороне правительства Испанской республики до осени 1938 г., по разным данным, принимали участие от 1811 до 2065 граждан СССР (772 военных лётчика, 351 танкист, 100 артиллеристов, 77 моряков, 222 общевойсковых советника, 339 технических и иных советников и 204 переводчика). Была разработана и осуществлялась «Операции X» – отправка продовольственной и военной помощи Испании. Первыми советскими транспортом, прибывшими в эту страну, были «Кубань» и «Нева». 23 сентября 1936 г. они привезли в Аликанте продовольствие и одежду. Первым советским транспортом с оружием стал теплоход «Комсомол» под руководством капитана Георгия Мезенцева, прибывший в Картахену из Одессы 13 октября 1936 г. Он доставил, помимо прочего, 50 танков Т-26. Десятью днями ранее советское оружие привез первый испанский пароход. Следующим судном Черноморского пароходства с грузом оружия (25 истребителей И-15) стал «Курск», пришедший в Аликанте 2 ноября. На день раньше его (1 ноября) в Бильбао прибыли теплоход «Андрей Андреев» (Балтийское пароходство) и «Турксиб» (Беломорское пароходство). Работая с разными источниками, я обратил внимание на то, что в одних транспортные суда упоминаются как пароходы, а в других – как теплоходы. Решив выяснить, какого же типа были эти суда, я нашел специальный сайт «Список судов Регистр СССР (1923–1939, 1957–1992)» и установил, что все суда были теплоходами. Например, «Кубань» и «Нева» были рефрижераторами, «Турксиб» – грузовым лесовозом. Он был совершенно новый, его заложили 9.05.1935 г. в Амстердаме (Нидерланды), он был сдан 3.02.1936 г. и вошел в состав Балтийского пароходства. А вот «Курск» был старым судном, 1911 г. постройки. Всего в ходе «Операции X» с 13 октября 1936 г. по 1 сентября 1937 г. был организован 51 рейс: по маршруту Чёрное море – Картахена – 32 рейса, Ленинград – Бильбао – 2, Мурманск – Франция – 14, через третьи страны – 3 рейса. Поставки морским транспортом были связаны с большим риском, так как итальянцы и франкисты развернули в Средиземном море настоящую войну. Корабли франкистов задержали в открытом море от 80 до 96 советских судов, 3 из них они потопили. В ноябре 1936 г. в результате атаки подводными лодками у Картахены 14 декабря 1936 г. был потоплен теплоход «Комсомол». К середине 1937 г. было потоплено ещё два корабля. Во время войны у берегов Испании действовало более 10 советских подводных лодок, которые совершили немало героических выходов, сопровождая транспорты со снаряжением для республики и охраняя и берега Испании с февраля 1937 г. по апрель 1938 г. В далекую страну был отправлен вместе с другими добровольцами и капитан-лейтенант И.А. Бурмистров. В СССР он командовал подводной лодкой, дважды выводил ее в море, и оба раза перекрывал продолжительность автономного плавания вдвое. Почти два месяца

подводники непрерывно несли боевое дежурство – срок по тем временам небывалый. Сам нарком обороны К.Е. Ворошилов вручил ему золотые часы. Поэтому, когда встал вопрос о командировке в Испанию, сомнений в выборе кандидатуры у командования не было. Он прибыл в Испанию в ноябре 1936 г. 14 ноября 1938 г. главный военно-морской советник испанского правительства Н.Г. Кузнецов писал: «Из Советского Союза приехало несколько опытных подводников. В феврале 1937 г. в Картахене появился советский доброволец Иван Алексеевич Бурмистров. На базе стояли две подводные лодки, на которых он стал трудиться, помогая испанцам». Н.Г. Кузнецов поручил ему выяснить причины неудачных действий лодок республиканского флота. Бурмистров был поражен плохим техническим состоянием лодок, слабой дисциплиной, отсутствием у моряков достаточной боевой подготовки и делал все возможное для тщательного изучения самих подводных лодок, их состояния и выявления недостатков в технической и боевой подготовке моряков. Он стремился к достижению значительного подъема их боеспособности. О результатах своей работы регулярно докладывал военному советнику, который вскоре договорился с командующим республиканским флотом о назначении И.А. Бурмистрова командиром подводной лодки «С-1» под именем Луиса Мартинеса. Это было первым назначением советского добровольца командиром подводной лодки. До этого наши моряки были только советниками при испанских офицерах, командирах кораблей и офицерах штабов флота, базы или командовали их торпедными катерами. Вскоре командирами республиканских подводных лодок были также назначены советские офицеры: «С-2» - капитан-лейтенант В.А. Егоров, «С-4» - капитан-лейтенант С.П. Лисин. Подводная лодка базировалась в Картахене, осуществив несколько боевых походов. В начале 1937 г. лодка «С-1» под командованием И.А. Бурмистрова была направлена к Пальме (о. Майорка) на поиски мятежного крейсера «Канарис». Рано утром, когда «С-1», находившаяся на перископной глубине, уже подходила к Пальме, ее обнаружила авиация противника и подвергла бомбежке. Все услышали сильные взрывы: корпус лодки задрожал. Командир отдал команду на погружение, и лодка ушла на глубину до 45 м и стала маневрировать. Но, несмотря на перемену курса и глубину, бомбежка продолжалась. Когда корма лодки стала садиться, И.А. Бурмистров понял, что лопнувшая междубортная цистерна выпускала масло, а по его следам два самолета преследовали и бомбили лодку. Масляный след всегда всплывает на поверхность, поэтому травленое масло – бич подводников. Тогда «С-1» удалось вернуться на базу только благодаря И.А. Бурмистрову, который не растерялся и, сделав петлю, повел лодку по старому курсу. Самолеты, не видя новых масляных пятен, потеряли лодку из виду. Под носом у фашистов в 1937 г. подлодка прошла через узкий Гибралтарский пролив из Средиземного моря в Атлантический океан. Бурмистров принял решение пройти его ночью в надводном положении. После всплытия у входа в пролив он обнаружил большой высокобортный французский лайнер и лег на параллельный курс с транспортом с его правого борта, скрываясь от возможных вражеских

прожекторов. Выйдя на просторы Атлантики, лодка пошла на погружение, взяв курс на Бискайский залив. У входа в Хихон находился фашистский крейсер, который не давал возможности советским кораблям с провиантом войти в порт. И вдруг он стал маневрировать, метаться, а потом, развернувшись, быстро ушел от берега. Корабли с провиантом вошли в порт, и тысячи жителей были спасены от голодной смерти. Только в порту моряки узнали причины столь странного поведения крейсера. Подводная лодка произвела торпедную атаку крейсера «Альмиранте Сельвера» («Адмирала Серверу»). Торпеды в цель не попали. Устаревшие торпеды, закупленные у итальянцев еще в 1928 г., уклонялись от заданного курса или вообще не взрывались, даже попав в цель. Подняв оба перископа, «С-1» полным ходом пошла на крейсер, который поспешно покинул район патрулирования. В других источниках пишут, в апреле или июне 1937 г., будучи командиром подводной лодки «С-4», И.А.Бурмистров произвел торпедную атаку этого крейсера. Из списка командиров лодки «С-4» известно, что с марта 1937 г. по июль 1938 г. ею командовал Луис Мартинес (И.А.Бурмистров). По другим данным, крейсер атаковала лодка «С-6», но из-за скверного качества торпед все атаки оказались напрасными. Ясно одно: речь идет об одном и том же крейсере. В разных источниках упоминается, что И.А.Бурмистров командовал подводными лодками «С-1», «С-4» и «С-6». Причем А.М. Гуревич в своей книге пишет, что до назначения на «С-4» И.А. Бурмистров командовал «С-1» и «С-6». 17 октября 1937 г. «С-6» была существенно повреждена при налете авиации противника. И через 2 дня была затоплена своей командой в районе Хихона. Лодка «С-1» затонула 9 октября 1938 г. недалеко от Барселоны в результате случайного попадания авиабомбы. О лодке «С-4» известно, что 1937 г. она была повреждена при бомбардировке Бильбао. Прошла восстановительный ремонт в течение нескольких месяцев у стенки Бильбао. Ею командовал Н.П.Египко (Матисс). После падения Бильбао лодка перешла в Сантандер, тоже находившийся на передней линии фронта, где оставалась до последнего момента, чтобы принять ценности (драгоценности, валюта, сумма в 15 миллионов песет и документы), принадлежавшие правительству басков. Из Сантадера она ушла в Хихон. Из которого в конце августа 1937 г. в связи с неисправностями ушла во французский порт Бордо на ремонт, там часть профашистки настроенной команды покинула лодку. Перед ее командиром И.А.Бурмистровым стояла задача отремонтировать лодку и, пока действовало разрешение французских властей, вывести ее в Испанию. Там и свела его судьба с Анатолием Марковичем Гуревичем, впоследствии легендарным разведчиком «Красной капеллы» (псевдоним «Кент»), который еще 30 декабря 1937 г. прибыл в Порт-Боу, расположенный в Испании на границе с Францией. Он был назначен к командиру подводной лодки «С-4» испанского республиканского ВМФ Луису Мартинесу адъютантом-переводчиком под именем Антонио Гонсалеса. В книге «Разведка – это не игра...» А.М. Гуревич вспоминал: «Иван Алексеевич встретил меня как старого знакомого, чем сразу расположил к себе, был совершенно не похож на предыдущих моих

начальников. Типичное русское лицо, светлые волосы, плотный, среднего роста, очень подвижный, с ласковыми и добрыми глазами... Из разговоров с ним я понял, что для него незабываемыми были служба на флоте и учеба в Ленинграде в военно-морском училище... Меня удивляло, насколько хорошо он знаком с городом, его музеями, достопримечательностями, улицами, площадями и окрестностями. Это... с первых же дней сблизило нас еще в большей степени...».

Почему командирам подводных лодок назначили переводчиков? Командиру-подводнику приходилось сложнее, чем военным советникам на кораблях, он был на подводной лодке один. Его окружал испанский экипаж. Недостаточное знание испанского языка затрудняло непосредственное общение с экипажем, а как следствие – возможность установить надлежащий личный контакт с офицерами и матросами. Надо было освоить сложную иностранную технику, во многом отличающуюся от нашей. На подводной лодке, где от молниеносного исполнения получаемой команды зависит не только успех операции, но и сохранение самой подлодки и жизни экипажа, командовать без переводчика было почти невозможно. Да и с его помощью это было непросто. Советским командирам-подводникам приходилось выучить минимальный запас испанских слов, нужный для того, чтобы суметь отдать необходимую срочную команду.

А.М. Гуревич писал: «Испанские моряки, знавшие Ивана Алексеевича по совместной службе на подлодках «С-1» и «С-6» во время его первого пребывания в Испании, рассказывали, что были всегда поражены неутомимостью, даже какой-то особой одержимостью... Сосредоточенное внимание моряка-подводника отмечало малейшее упущение, самый незаметный дефект... Он поспевал повсюду, показывал, требовал, делал сам, не боясь ни грязи, ни тяжести, учил и терпеливо пояснял. Из-за незнания испанского языка, проявлял нетерпеливость при работе с переводчиком, используя небольшой запас известных ему слов, в основном пояснения он делал жестами, мимикой, показывая непосредственно на детали, о которых шла речь...». Ремонт подходил к завершению, лодка готовилась к выходу в море. По инициативе И.А. Бурмистрова на боевом мостике были установлены зенитные крупнокалиберные пулеметы, которые должны были усилить ее огневую мощь и обеспечить сопротивление в случае нападения с воздуха или при встрече с торпедными катерами противника. Наладили оба перископа. Во время поездки в Париж Бурмистров встретился с уезжавшим на Родину советником Г.М.Штерном и еще раз обсудил вопросы, связанные с переходом подводной подлодки через Гибралтарский пролив. Во время перехода надлежало избегать боевых встреч с противником, применять оружие и торпедные аппараты только в крайнем случае, для самозащиты. Рекомендовалось в случае преследования неприятелем лечь на грунт и отлежаться. Ремонт лодок «С-2» и «С-4» подошел к концу. К апрелю 1938 г. план перехода был отработан во всех деталях. Тщательно учитывался опыт, полученный Бурмистровым в 1937 г. при успешном прорыве лодки «С-1» через пролив из Средиземного моря на север.

Было принято решение, что лодка «С-4» выйдет первой, а за ней последует лодка «С-2» под командованием Н.П.Египко. Предстояло следовать вдоль территории Испании, занятой мятежниками, мимо их военно-морских баз Сан-Себастьяна, Бильбао, Сантандера, Хихона, Эль Ферроля, Ла Коруньи и Виго. Затем шла не менее опасная зона побережья Португалии и далее вновь испанские берега до самого Гибралтарского пролива. Даже пройдя Гибралтар, нельзя было считать себя в безопасности. На международных линиях, соединяющих Бордо с портами Испании и Португалии и со Средиземноморьем, было полно военных кораблей мятежников, фашистских Германии, Италии и Португалии. Нельзя было не считаться и с наличием английских ВМС сил в Гибралтаре. Как себя будут вести англичане и французы в случае обнаружения нашей лодки – неизвестно. В июле 1938 г. были завершены основные работы. Подводная лодка ушла в плавание. А.М. Гуревич писал: «Глубина погружения лодки – 20 м, скорость – 4,5 узла. Мы под водой уже 15 часов. Дышать в отсеках трудно, голова тяжелая, стучит в висках. Заметно уменьшается запас воздуха. С каждой минутой приближается необходимость всплытия... Стараемся отдалить этот момент... И вот, наконец, прозвучала команда: «По местам стоять, к всплытию!» Как только рубка показалась из воды, Иван Алексеевич отдраил рубочный люк и выскочил на мостик... Радист и два матроса... проверили антенны, но не нашли никаких повреждений. Наша первая ночь на поверхности Атлантического океана началась неплохо..., идем без положенных огней, стараясь держаться в стороне от международных линий... Стало светать. Появились транспортные корабли с потушенными огнями. Из осторожности командир решил идти на погружение... Опять достигнута глубина 25 м». Далее он вспоминает о том, как спас командиру лодки жизнь: «Вторые сутки перехода были еще более тревожными. При всплытии на перископную глубину Бурмистров обнаружил, что вышел из строя горизонтальный командирский перископ, его залило водой, ... остался только зенитный перископ, при помощи которого нельзя просмотреть поверхность океана при всплытии на перископную глубину. Это обстоятельство чуть не привело к гибели командира, а может быть, и лодки со всем экипажем. Выскочив на мостик при очередном всплытии, он, не обнаруживший ранее в зенитный перископ никакой опасности, заметил в нескольких кабельтовых военный корабль, очевидно португальский. Отдав команду срочного погружения, И.А. Бурмистров чуть не остался на мостике и легко мог быть смыт волной, так как неожиданно захлопнулся верхний люк. Его едва удалось открыть и быстро, после того как командир уже был в безопасности, задрать. Это стало возможным только благодаря четкому выполнению моей команды, приостановившей буквально на долю секунды погружение. Опасность была велика. При срочном погружении несвоевременное закрытие люка может привести к гибели лодки, т. к. она может уйти под воду с открытым люком. Спустившись в центральный пост, мокрый, но веселый Иван Алексеевич, крепко обняв меня, воскликнул: «Ну, вот, заново родился!». Погрузившись на 30 м, мы слышали шум винтов идущего над нами корабля. Тот, кто не

находился на подводной лодке, никогда не сможет понять, какое ощущение вызывает этот шум. Нет, это не страх, это необычайная настороженность. Все буквально застыли.... Стоящие на вахте... стали более собранными и зорко следили за тем, чтобы подводная лодка удерживалась на заданной глубине. Их дисциплинированность и спокойный вид И.А.Бурмистрова успокоили меня, ... лодка продолжала маневрировать, постоянно меняя курс, на случай, если бы с идущего над нею корабля сбрасывали глубинные бомбы... Настораживающий нас шум винтов постепенно удалялся. Наступила тишина... Бурмистров решил воздержаться от всплытия... Воздух в лодке был спертый, жарко и душно, буквально нечем дышать. Повысилось содержание углекислого газа. Прошло около часа, постепенно началось всплытие, шли на перископной глубине. Медленно и крайне осторожно Иван Алексеевич поднял единственный исправный перископ. Это ничего не дало, через него нельзя было успешно просмотреть поверхность океана. Он передал перископ другому офицеру, а сам готовился к выходу на мостик. Все спокойно. Выходим полностью на поверхность. Открываются все отсеки, люки, лодка проветривается... Несмотря на то, что еще не наступил рассвет, над нами появился самолет и сделал полукруг. Срочное погружение, нас заметили.... Но и этот тревожно начавшийся для нас подводный день прошел спокойно». Далее А.М. Гуревич пишет: «Дни незаметно сменяли друг друга. До Гибралтарского пролива оставалось уже меньше суток. Вечером, с наступлением темноты, мы подошли к проливу. Поднялись на поверхность и убедились, что в районе пролива довольно оживленное судоходство. Из-за довольно высокой волны (5–6 баллов), по мнению командира, один из наиболее страшных противников – торпедные катера – не смогут выйти в море. Он принял решение пройти по возможности большую часть пролива без погружения, чтобы сократить время. Лодка идет на погружение, маневрируя, подходит почти вплотную к проливу. Дождавшись темноты, лодка всплывает и входит в пролив... Неужели смогли обмануть противника?..» На поверхности бушевал сильный шторм, подлодка в сложнейших условиях все-таки прошла пролив. Как выяснилось позже, противник рассчитывал именно на то, что «С-4» не сможет в такую погоду двигаться и будет «отлеживаться». На подход к Гибралтарскому проливу, на его форсирование и на подход к Картахене с момента выхода из Бордо подводники потратили более 9 суток, почти не спали, большую часть шли в подводном положении, ни разу не ложились на грунт. В надводном положении шли только ночью. И прорвались! В Картахене их ждали. Но, когда подлодка подплывала к порту, из строя вышла рация, из-за ее поломки радист «С-4» не мог дать знать своим о прибытии к месту назначения. При всплытии подлодка могла попасть под обстрел береговых батарей республиканцев. И в этой ситуации И.А.Бурмистров принял единственно правильное решение. Подлодка подошла к берегу так близко и всплыла так неожиданно, что на берегу вслед за сигналом «К бою!» прозвучал приказ «Отбой!». Через несколько дней пришла и лодка «С-2».

И.А.Бурмистров и Н.П.Египко прославились труднейшим походом своих подводных лодок из Франции через Гибралтарский пролив в Картахену, по маршруту, почти на всем протяжении контролируемому фашистами. Правительство Испанской Республики ходатайствовало о награждении Луиса Мартинеса. Вскоре он вернулся, уехал на Родину. В музее Ставропольской библиотеке № 3 имени И.А. Бурмистрова есть фотография лайнера, который принадлежал королю Испании. Именно на этом корабле вывозили ребяташек, которых сопровождала лодка И.А.Бурмистрова. Здесь же хранится и колокол того самого лайнера, и серебряные столовые приборы короля Испании Альфонсо XIII. За мужество и героизм, проявленные при выполнении специального задания Правительства, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 ноября 1938 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина. После учреждения знака особого отличия ему была вручена медаль «Золотая звезда» № 108. Она хранится в Ставропольском краеведческом музее. Когда в газете «Правда» был опубликован этот Указ, его старшему сыну было 11 лет. Он и его сверстники знали наперечет всех Героев, бредили их именами, в основном это были военные летчики. А тут самого высокого звания был удостоен отец, да еще первый среди моряков и ставропольчан! Сколько мальчишеской гордости он испытывал тогда!

Как у нас с Таилы реки начинались моряки

А теперь я хочу рассказать о том, как рос Герой, что повлияло на становление его личности. Практически во всех опубликованных биографических материалах указано, что он родился 14 (27) июня 1903 г. в Ставрополе в семье рабочего Алексея Евдокимовича Бурмистрова и его жены Дарьи Егоровны. В Википедии пишется, что его отец А.Е.Бурмистров был торговым агентом Санкт-Петербургского Императорского фарфорового завода. В семье было еще двое детей: сестра Полина и брат Александр. В фондах Государственного архива Ставропольского края хранится рукописная биографическая справка, в «Коллекции документальных материалов о Героях Советского Союза по Ставропольскому краю», датированная 1945 г. В документе написано: «Бурмистров Иван Алексеевич родился в 1903 году в д. Левково Вяземского района Смоленского округа. В 1905 г. вместе с родителями переехал в г. Витебск и в 1909 г. – в г. Ставрополь, когда ему исполнилось 6 лет». Есть и другой документ. Это автобиография И.А.Бурмистрова, написанная им в 1950 г. В ней местом рождения указан Ставрополь. Жили Бурмистровы сначала в рабочих казармах недалеко от кожевенного завода, потом переехали в небольшой саманный дом на 1-й Заташлянской улице. Иван окончил церковно-приходскую школу при Евдокиевском храме. О своем детстве и юности Иван Алексеевич писал: «В 1912 г. я окончил трехклассную приходскую школу и поступил учиться в городское училище. Проучился два года, тяжелое экономическое положение семьи заставило пойти на заработки. С 14-ти лет работал курьером. До 1917 г. определенной работы не имел. В 1917 г. поступил работать на кожзавод в качестве посыльного и телефониста. На

кожевенном заводе он работал на разных работах во всех отделах завода до 1923 года». Свой трудовой путь дети из семей рабочих начинали очень рано, не имея возможности учиться и получать профессиональное образование. Но в дальнейшем это не помешало ему получить высшее военное образование и стать высококлассным специалистом своего дела. После революции началась Гражданская война. Совсем юным он воевал в составе частей особого назначения (ЧОН), принимая участие в ликвидации бандитизма на Ставрополье в 1921-1923 гг. Принимал активное участие в борьбе против зеленых банд, В 1923 г. вступил в ВКП(б) и окончил Донскую областную партшколу (Ростов-на-Дону).

Служба на флоте

В 1923 г. прозвучал призыв «Комсомольцы – на флотскую службу!» В октябре этого же года И.А.Бурмистров связал свою жизнь с флотом, пройдя путь от кочегара до командира соединения подводных лодок. Был курсантом в Балтийском флотском экипаже, в ноябре 1924 г. был переведён в Морские силы Черного и Азовского морей (МСЧАМ, с 1935 г.- Черноморский флот). С ноября 1924 г. по март 1925 г. он учился в машинной школе учебного отряда МСЧАМ, успешно окончил ее, был награжден именными серебряными часами и получил звание инструктора. Его назначили командиром роты учебного отряда. С мая 1928 г. он стал главным старшиной, а с декабря 1928 г. - помощником командира роты Учебного отряда МСЧАМ. С октября 1929 г. по 1932 г. учился в Параллельных классах при Военно-морском училище имени М. В. Фрунзе и был оставлен в школе инструктором, затем главным старшиной. В том же году он вернулся в Севастополь, но уже кадровым командиром на должность дивизионного минера подводных лодок. Этот город был судьбоносным для него не только в профессиональной, но и личной жизни. Однажды, проходя по бульвару, услышал звуки вальса. Заглянул посмотреть на танцующих и увидел хрупкую, нежную девушку – Евдокию. Посмотрев на неё, сказал себе: вот она будет моей женой.

Вскоре И.А.Бурмистров был назначен помощником командира подводной лодки «Д-4» («Революционер»), по другим данным, подводной лодки «АГ-24». С октября 1932 г. до апреля 1934г. исполнял должность помощника командира лодки «Якобинец», в апреле – декабре 1934 г. – помощник командира подлодки «Л-4» «Гарибальдиец». Эта подлодка считалась в то время последним достижением инженерной мысли и представляла собой настоящий подводный крейсер. 28 августа 1934 г. подлодка «Л-4» вышла в море для отработки задач на глубине. Во второй половине дня после погружения во втором отсеке произошло два взрыва. Благодаря усилиям экипажа пожар был ликвидирован, но по всей подлодке стал расползаться едкий дым, члены экипажа стали задыхаться. В результате взрыва на подлодке «Л-4» погибло пять человек. Специальная комиссия установила, что причинами катастрофы явились конструктивные недостатки в компоновке аккумуляторных секций и старая аккумуляторная батарея. Из-за взрыва Иван Алексеевич получил серьезные ожоги дыхательных путей и верхней части пищевода. С тех

пор его голос стал хриплым, что потом привело к неизлечимой болезни. Лечился он до декабря 1934 г. Несмотря на проблемы со здоровьем продолжил службу. С декабря 1934 г. по июнь 1935 г. был помощником командира одной из черноморских лодок типа «Щ» (июнь – июль 1935 г.), с 5 июля 1935 г. по октябрь 1936 г. – командиром подлодки «А-24» («А-2» – «Шахтер»). В 1935 г. он окончил курсы комсостава учебного отряда подводного плавания имени С.М. Кирова. Участник «стахановских» автономных походов подводных лодок 17-31 декабря 1935 г. «А-2» первой из черноморских субмарин вдвое превысила пребывание в море для кораблей своего проекта, пройдя 1498,7 миль в надводном положении и 100,2 мили в подводном. И.А.Бурмистровым был установлен рекорд автономного плавания на подлодке, за что он был награжден наркомом обороны СССР К.Е. Ворошиловым именными золотыми часами. С 13 апреля по 7 мая 1936 г. командовал подводной лодкой «АГ-23», затем снова – «АГ-24». 3 января 1937 г. был награжден орденом Красного Знамени». В это время он уже был в Испании. После возвращения из Испании ему было присвоено звание капитана 3-го ранга. Он исполнял должность командира 11-го дивизиона, на которую формально был назначен с сентября 1937 г., а с декабря 1938 г. был назначен на должность командира бригады, с февраля 1939 г. – командир 1-й бригады подводных лодок Черноморского флота. 2 апреля 1940 г. ему было присвоено звание капитана 1-го ранга. С февраля 1941 г. он командовал отдельным дивизионом в отряде строящихся и капитально ремонтируемых кораблей Черноморского флота.

Великая Отечественная война

Война застала его в Николаеве, где ускоренными темпами шло строительство и проводились испытания новых серий подводных лодок. После первых бомбежек он сумел вывести в Севастополь дорогостоящее оборудование двух николаевских судоремонтных заводов и семьи рабочих. В составе отряда в городе Николаеве находилось 11 подводных лодок. Благодаря усилиям комдива одну из них в многократно сокращенные сроки удалось ввести в строй в августе 1941 г., а еще 4 – под бомбами эвакуировать в Севастополь, а затем в порты Кавказского побережья. Все лодки он выводил сам. Обрато возвращался на торпедном катере. Еще шесть недавно заложенных подводных лодок взорвали на стапелях. 11 августа, когда фашисты были уже на окраинах Николаева, у стенки завода остался только минный заградитель» Л-24». Готовность этой субмарины составляла 73%. Погружаться она не могла. На ней находились рабочие завода и с трудом собранная команда. Бурмистров вывел ночью через мелководный Днепровско-Бугский лиман под обстрелом. На следующий день субмарина попала в шторм у берегов Крыма, и с трудом дошла до бухты. Но под налет немецких самолетов вынудил ее снова выйти в море. Через 36 часов она с трудом дошла до Севастополя. Первые месяцы были для него трудными. Он тяжело переживал неудачи наших войск на фронте и отчаянно завидовал своим подчиненным – командирам подлодок, которые выходили на боевые задания. А ему выпала совсем другая работа – он руководил срочной эвакуацией людей и грузов из Феодосии, Ялты,

Севастополя. В октябре 1941 г. И.Бурмистров назначен старшим морским начальником Феодосии. Город был захвачен врагом, и Бурмистрову была поручена морская навигационная подготовка Керченско-Феодосийской десантной операции. Это была уникальная операция по высадке десанта в район Керчи и Феодосийский порт, занятый противником. Военная история не знала подобного. Перед Бурмистровым стояла задача разведать побережье залива, вход в порт, его акваторию и при этом остаться незамеченным врагом. Он совершил несколько разведывательных выходов на подводных лодках в район будущей операции. Ночью «Щ-201» достигла назначенного района и с рассветом пошла вдоль побережья Феодосии. В то время фотографировать через приборы наблюдения еще не умели – перископ поднимался на 10 – 15 секунд, и затем гидрограф по памяти зарисовывал все увиденное на берегу. Из порта периодически выходили немецкие катера, и тогда лодка ложилась на грунт. Работа требовала ювелирного мастерства и адского напряжения. Полученные разведывательные данные во многом способствовали успеху Керченско-Феодосийской операции. Он лично принимал участие в ее проведении. Во время десанта пуля угодила ему в правую ногу, Иван Алексеевич попал в госпиталь. С октября 1942 г. по январь 1943 г. он – старший морской начальник г. Геленджик. Самый разгар войны. Но нужно было думать о будущем, и потому командование январе 1943 г. направило Бурмистрова учиться в Ленинградскую академию. Он с женой и младшим сыном едет в Среднюю Азию в Самарканд, куда была эвакуирована Академия. Усилились боли в раненной ноге. После срочно проведенной операции, он еще полгода ходил на костылях, но продолжал учиться и в кругу друзей подшучивал: «Ну вот. Теперь я похож на старого морского волка – прихрамываю, говорю с хрипотой и курю трубку...» Летом 1944 г. в Самарканд пришла радостная весть: Академия возвращается в Ленинград. 3 ноября 1944г. Бурмистров был награжден вторым орденом Красного Знамени. В 1945 г. после окончания Военно-морскую академию и был назначен командиром отдельного дивизиона строящихся подводных лодок Ленинграде. С 1946 г. он работал старшим преподавателем на кафедре тактики флота в Высшем военно-морском училище им. М.В. Фрунзе, затем в Тихоокеанском высшем военно-морском училище им. С.О. Макарова во Владивостоке. 20 июня 1949 г. был награжден вторым орденом Ленина.

В отставке

В 1950 г. капитан 1-го ранга Герой Советского Союза И.А.Бурмистров по состоянию здоровья вышел в отставку. Ему было всего 47 лет, он серьезно и тяжело болел (последствия отравления ядовитыми газами в 1934г.). Вернувшись в родной Ставрополь, он стал директором кожевенного завода имени К.А.Трунова, завода, на котором когда-то начинал свою трудовую деятельность. В Государственном архиве Ставропольского края в фонде Ставропольского крайкома КПСС хранится «Личное дело на номенклатурного работника Бурмистрова Ивана Алексеевича», начатое 17.VIII.1950 г. В основном это материалы, связанные с приемом Ивана Алексеевича на

должность директора и его увольнением по собственному желанию в связи с ухудшившимся здоровьем. И в этой должности он показал себя с самой лучшей стороны. Отсталое предприятие сделал передовым и рентабельным не только в крае, но и в своей отрасли в стране. Это была его внутренняя потребность: на любом посту служить Родине, отдавая всего себя. Многие годы он избирался депутатом городского Совета, был членом бюро крайкома партии.

И.А.Бурмистров вел большую общественную деятельность и даже был научным сотрудником краеведческого музея, часто встречался с молодежью 28 августа 1962 г. после перенесенной операции в НИИ г. Ростова-на-Дону Иван Алексеевич скончался от заражения крови. Хоронило его буквально все население города.

Должен и сын Героем стать, если отец - Герой

У Ивана Алексеевича и его жены Евдокии Степановны было два сына: Анатолий и Владимир. Они оба пошли по стопам отца и стали военными моряками.

Старший Анатолий – участник Великой Отечественной войны. В 1943 г. воспитанник бригады подводных лодок Черноморского флота А.И. Бурмистров принял воинскую присягу и стал курсантом Бакинского подготовительного училища. К тому времени он уже владел специальностью рулевого-сигнальщика и имел в своем активе боевой поход на подлодке «Д-4». Позже он окончил Высшее военно-морское училище и Военно-морскую академию, в которой учился его отец. Неоднократно за период морской службы он бывал в сложных ситуациях. Но, как говорят, в рубашке родился, точнее – в тельняшке! Еще лейтенантом он проходил службу на линкоре «Новороссийск». Флагман КЧФ затонул от взрыва под килем ночью 29 октября 1955 г. во время стоянки на внутреннем рейде Севастопольской бухты и унес с собой жизни более 600 моряков. А.И. Бурмистрова накануне получил назначение в Потю. Уже в 1980-1990-е гг., когда с материалов, связанных с гибелью линкора, был снят гриф «Совершенно секретно», А.И.Бурмистров по своей инициативе провел трудную работу: установил имена всех 17 моряков – ставропольцев, служивших на «Новороссийске», и погибших в ту роковую ночь. Он 17 лет отдал службе на подводном флоте. Занимался испытанием баллистических крылатых ракет с подводным стартом в период глобального противостояния двух мировых держав, названный «холодной войной». В честь 300-летия Российского флота в 2003 г. был награжден медалью «Ветерану холодной войны на море». В ВМФ в целом прослужил 29 лет. Капитан 2 ранга А.И. Бурмистров был награжден 22 наградами. После выхода в отставку еще 10 лет он ходил на рыболовецких судах. Его «рыбацкие» заслуги отмечены, например, принятием его в норвежское королевское общество «Полярные медведи».

После отставки поселился в маленьком домике на улице Бурмистрова и всего себя посвятил тому, чем до последнего дня занимался и его отец, – военно-патриотическому воспитанию молодежи. В мае 1990 г. в составе советской делегации он побывал в Испании, увидел с какой искренней благодарностью относятся испанцы и к павшим, и к оставшимся в живых

«советико-комраде», и к их близким и родным. В книге, подаренной каждому члену делегации, были фотографии всех «советико-комраде», среди которых и его отец И.А.Бурмистров. Написал и издал в 1999 г. документальную повесть «Флагман: Семья моряка» о жизни и боевой деятельности своего отца. Младший сын И.А. Бурмистрова Владимир тоже стал подводником, служил на Северном флоте, участвовал в переходе Северным морским путем из Кольского залива в порт Владивосток в августе-октябре 1962 г. Затем служил на Тихоокеанском флоте. В 1963 г. командир группы управления БЧ-2 В.И.Бурмистров трагически погиб на подводной лодке С-61 «Комсомолец». При исполнении служебных обязанностей (осмотре материальной части ракетного контейнера) его придавило крышкой контейнера. Ему было всего 24 года. Удивительный факт, эта подводная лодка была спущена в 1950 г. со стапелей Черноморского судостроительного завода им. А.Марти в г. Николаеве, городе его детства, где его отец с февраля 1941 г. он командовал отдельным дивизионом в отряде строящихся и капитально ремонтируемых кораблей Черноморского флота.

Его дочь Светлана родилась уже после его гибели. Все трое моряков Бурмистровых похоронены на Даниловском кладбище г. Ставрополя.

Заключение. Память

Первую годовщину смерти Ивана Бурмистрова в 1963 г. город отметил переименованием в его честь улица 1-я Заташлянской, на которой он жил. У здания школы № 11 18 мая 1972 г. был установлен памятник И.А.Бурмистрову. В 2008 г. учащиеся посадили в школьном дворе аллею его имени. Со временем появились и другие приметы бережного отношения к памяти знаменитого земляка. В 1984 г. Иван Алексеевич Бурмистров удостоен звания «Почетный гражданин Ставрополя» (посмертно). На Аллее Почётных граждан Ставрополя установлена памятная стела в честь И.А.Бурмистрова. В честь Бурмистрова также назвали автобус, курсировавший по Ставрополю. Маршрут №7 проходил по улице Коминтерна и пересекал площадь Ленина. Юрий Виноградов, председатель Ставропольского краевого союза ветеранов: «... все мое детство прошло на Ташле. Моя семья жила здесь недалеко, на улице Таманской. Это был «Икарус». Ребята из школы №11 собрали металлолом, на вырученные деньги наши городские власти приобрели этот автобус».

В 1988 г. в ГДР был спущен на воду рыболовный траулер «Иван Бурмистров». Когда в феврале 1988г. он пришвартовался у причала Таллиннского порта, на его борт поднялся только один человек – Анатолий Бурмистров. Так решили и встречавшие, и экипаж: пусть сын первым встретится со своим отцом...

4 сентября 1990г. газета «Вечерний Ставрополь» писала: «В краеведческом музее... появился интересный экспонат – модель новейшего супертраулера, изготовленного на судостроительной верфи Штральзунд в Германии, названного именем нашего земляка – Почетного гражданина города И. Бурмистрова

23 февраля 2003 г. решением городской Думы г. Ставрополя было присвоено имя И. А. Бурмистрова было присвоено библиотека-музею №3. Библиотека эта была официально открыта в 1946 г. Но старожилы говорят, что на улице ещё до революции была читальня.

На доме № 108, в котором жил И.А. Бурмистров, установлена мемориальная доска.

В 2013 г. осуществился его «морской проект» А.И.Бурмистрова: читальный зал библиотеки № 3 на Ташле, носящей имя его отца, расположенной на одноименной улице, стал корабельной кают-компанией, в которой разместилась музейная экспозиция «Боевая летопись русского флота».

Литература и источники

1. Альперович Э. В фарватере истории / Э. Альперович, А. Гуревич, А. Красников // Кавказ. здравница. – 1988. – 23 февр. – С. 3.

2. Бунькова Р. Иван Алексеевич Бурмистров // Их именами названы улицы Ставрополя. – Ставрополь, 1972. – 35 л.

3. Бурмистров А. И. Герой Советского Союза Бурмистров Иван Алексеевич (1903-2003). К 100-летию со дня рождения / А.И. Бурмистров // Историко-культурное наследие КМВ и преемственность поколений. – Ставрополь, 2007. – С. 22-27

4. Бурмистров А. Флагман: Семья моряка / А. Бурмистров. – Ставрополь: Издание фонда духовного просвещения. – 1999. – 111 с.

5. Бурмистров Иван Алексеевич (1903-1962) // Ставрополь помнит войну. – Ставрополь, 2005. – С. 26–27.

6. Бурмистров А. Мы были верны идеалам: [воспоминания капитана 2 ранга в отставке об отце и своей юности] / А. Бурмистров // Родина. – 1998. – 10 июля. – С. 1–2.

7. Быкова Н. Звезда моряка Луиса Мартинеса: [к 100-летию со дня рождения И. А. Бурмистрова] / Н. Быкова // Ставропольская правда. – 2003. – 27 июня. – С. 3.

8. Быкова Н. Отцовские гены в судьбах Отечества: [о книге воспоминаний А. Ореховой «Не дать прорасти траве забвения» об отце, погибшем в годы Великой Отечественной войны; А. Бурмистрова «Флагман»] / Н. Быкова // Ставропольская правда. – 1999. – 24 декабря – С. 3.

9. Герои Советского Союза Военно-Морского Флота. 1937—1945. — М.: Воениздат, 1977.

10. Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь / Пред. ред. Коллегии И. Н. Шкадов. — М.: Воениздат, 1987. — Т. 1 /Абаев — Любичев/. — 911с.

11. Госданкер В. Военные династии: [о военных династиях Романенко, Гуровы, Бурмистровы] / В. Госданкер // Земля Ставропольская: Альманах «Памятники Отечества». – Ставрополь, 2001. – С. 107–111.

12. Госданкер В. На подводной лодке через Гибралтар: [о встрече разведчика А. Гуревича с Героем Советского Союза подводником И. А. Бурмистровым] В. Госданкер // Ставропольская правда. – 1996. – 16 апр. – С. 4.

13. Гуревич А.М. Разведка – это не игра – <https://www.litmir.me/br/?b=189351&p=1>
14. Олег Каминский. <https://proza.ru/2017/10/28/565B>
15. Метелкина О. На главной улице Ташлы: [100-летие земляка, Героя Советского Союза Ивана Алексеевича Бурмистрова жители улицы, носящей его имя, отметили большим праздником] / О. Метелкина // Вечерний Ставрополь. – 2003. – 28 июня. – С. 5.
16. Метёлкина О. Ташлянская гавань героя-подводника. / О. Метелкина / // Вечерний Ставрополь. – 2009. – 14 июля. – С. 5.
17. Олегава О. Жизнь и судьба Ивана Бурмистрова // Виктория – Большой Сборник. – 2004. – № 1 (5). – С. 40-42.
18. Олегава О. «Над всей Испанией безоблачное небо»: [о нашем земляке И. А. Бурмистрове] / О. Олегава // Вечерний Ставрополь. – 2001. – С. 4.
19. Олиянчук Е. Имени Ивана Бурмистрова [в ГДР построен морозильный речной траулер «Иван Бурмистров»] / Е. Олиянчук // Известия. – 1988. – 1 января – С. 2.
20. Очерки истории Ставропольского края: с 1917 года до наших дней. Т. II / научный редактор Д. В. Кочура. – Ставрополь: Кн. изд-во, 1986. – 607 с.
21. Подвигу Героя Советского Союза И. А. Бурмистрова – 70 лет. – Ставрополь: Международный гуманитарный общественный фонд «Знание», ВОО ПИИК – краев. отд-е, 2008. – 37 с.
22. Руднева Е.А. Два поколения моряков-подводников: [о героическом подвиге И.А. Бурмистрова и его сыновьях] / Е.А. Руднева // Историко-культурное наследие Ставрополья в патриотическом воспитании молодежи. – Ставрополь, 2007. – С. 72–75.
23. Руднева Е. А. Морская династия Бурмистровых // Гордимся нашей родословной / Е. А. Руднева. – Ставрополь, 2008. – С. 6–9.
24. Филимонов В. Г. Улица Бурмистрова // Названия улиц города – страницы истории Отечества / В. Г. Филимонов. – Ставрополь, 2006. – С. 36–37.
25. Чернов-Казинский А. Дважды первый: [к 70-летию присвоения звания Героя Сов. Союза И.А. Бурмистрову] / А.Чернов-Казинский // Ставроп. правда. – 2008. – 14 ноября. – С. 3.
26. Чернов-Казинский А. От «Дельфина» до «Акулы»: [о ставропольских династиях моряков-подводников: Бурмистровых, и др.] / А. Чернов-Казинский / // Ставропольская правда. – 2006. – 17 марта – С. 3.
27. Шлыков Ю. Грянуло безоблачное небо: [о нашем земляке И. А. Бурмистрове – участнике боев в Испании] / Ю. Шлыков // Вечер. Ставрополь. – 2006. – 18 июля. – С.
28. Энциклопедический словарь Ставропольского края / гл. ред. В. А. Шаповалов. – Ставрополь: Изд-во СГУ, 2006. – 457 с. + вкл.
29. <https://voenflot.ru/bojko-vladimir-nikolaevich/bojko-v-podvodnye-lodki-ispanii-podvodnye-lodki-tipa-s>
30. <https://mavashimisha.ru/stati/5276-burmistrov-ivan-alekseevich.html>

31. <https://stavropol.bezformata.com/listnews/sovetskogo-soyuza-ivana-burmistrova/83010949/>
32. <https://stavropolye.tv/news/147174>
33. <https://www.youtube.com/watch?v=IjVn9SHCK7Q> «Даниловский дневник. Подводник №1 Иван Бурмистров»

Величие и глубина! Герои подводного флота России (к 115 годовщине создания подводного флота России)

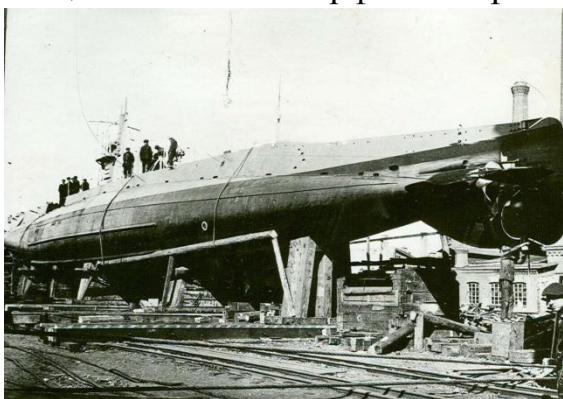
Степкина Ирина, обучающаяся МОУ СОШ №3
Благодарненский городской округ,
поселок Ставропольский
Руководитель
учитель Морозова О.Д

История подводного флота России

Военно-Морской Флот России в современном мире – важнейший вид вооруженных сил страны. Он необходим для защиты государственной границы, выполнения военных учений в водных просторах, обеспечения экономических интересов страны, а также для выполнения поисково-спасательных работ. Важной составляющей ВМФ России является подводный флот отечества.

История подводного флота России берет свое начало еще в 18 веке. Пошло оно от постройки «потаенного судна» Ефимом Никоновым. Плотник Никонов, родом из подмосковного села Покровское, подал в 1718 году челобитную царю: «...сделает он к военному случаю на неприятелей угодное судно, которым на море, в тихое время, будет разбивать корабли, хотя б десять, или двадцать, и для пробы тому судну учинит образец...»

Спустя несколько лет, в 1724 г., на Галерном дворе в присутствии Его Императорского Величества Петра I «образец» был испытан – «опускиван в воду, и при спуске у того судна повредилось дно, и затем не действовало и вынято на берег...» В 1728 году Адмиралтейств-коллегия распорядилась работы прекратить, а неграмотного изобретателя определить на работу по специальности на верфи в Астрахань.



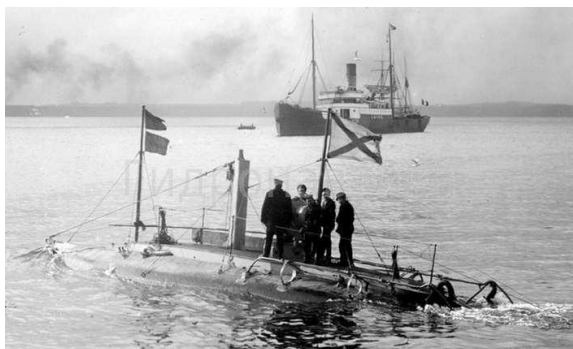
Проблема подводного плавания занимала умы многих людей еще во времена глубокой древности. Практическое же ее решение зависело в первую очередь от уровня развития науки и техники. В нашей стране созданием подводного корабля первым занялся уроженец подмосковного села Покровское-Рубцово Ефим Никонов, работавший плотником на верфи. В своей челобитной

Петру I в конце 1718 г. он писал о «потаенном судне». Именно ему принадлежит первая отечественная попытка реализовать идею создания движущегося под водой обитаемого и управляемого человеком боевого средства, способного скрытно приближаться к надводным кораблям и судам противника и поражать их взрывным зарядом.

Необходимость эта была вызвана успешным развитием подобной кораблестроительной отрасли в странах Европы и в США. И уже в январе 1901 года по предложению главного инспектора кораблестроения России генерал-лейтенанта Е.Н.Кутейникова в Санкт-Петербурге началось профессиональное проектирование отечественных боевых подводных лодок.

4 января 1901 года морское министерство утвердило «Строительную комиссию подводных лодок», которую возглавил талантливый инженер-кораблестроитель И.Г.Бубнов. Комиссия разработала проект 1-ой отечественной боеспособной подводной лодки «Дельфин». В 1901 г. И.Г.Бубнов был назначен её строителем при Балтийском заводе, руководил её испытаниями и сдачей флоту в эксплуатацию.

9 августа 1903 года практически полностью готовую и стоявшую у достроечной стенки завода первую подводную лодку «Дельфин» посетил



император Николай II. Государь остался доволен, и лодка была принята на вооружение. Так было положено начало созданию подводных сил Российского флота.

Не обошлось и без потерь. Так 29 (16) июня 1904 г. во время 18-го учебного погружения на Неве подводная лодка «Дельфин» затонула.

Владивосток стал колыбелью российского подводного флота, так как еще в период русско-японской войны 1904-1905 годов здесь действовал отряд подводных лодок.

Годы революции и гражданской войны заставили всю судостроительную отрасль страны практически остановиться в развитии на долгие годы. Только в 1926 году был принят план, нацеленный на то, чтобы возродить некогда могущественный подводный флот России. Именно с этого времени начинается восстановление старых моделей, а также создание новых.

Развитие кораблестроительной отрасли в послевоенное время характеризуется большим скачком в техническом оснащении субмарин, значительным улучшением их характеристик. Подводные лодки послевоенного производства обладали значительной скоростью, увеличенной глубиной погружения, большим количеством торпедных аппаратов. Кроме того, увеличился тоннаж подводных судов и длительность автономного плавания.

Однако серьезной проблемой оставалось дизель-электрическое устройство лодок. Иными словами, конструкторам необходимо было соорудить единый двигатель, как для надводного плавания, так и для подводного.

Тем не менее, в этот период широко начали развиваться океанические подлодки. Они, вместе с морскими, составляли два вида существующих подводных судов. Советские субмарины способны были оказываться в любой точке Мирового океана и вести там разведывательную деятельность.

Создание атомной подводной лодки в 1958 году открыло новую веху в развитии подводного судостроения. Замена двигательной силы лодки назревала давно. Подводные суда не имели возможности осуществлять долгие подводные плавания из-за слабой мощности электрических моторов, несмотря на то, что их постоянно усовершенствовали.

В конце 60-х - начале 70-х гг. стали развиваться подлодки второго поколения. Они отличались высокой скоростью хода, улучшенными боевыми характеристиками. Подводные суда второго поколения были оснащены электрохимической системой вентиляции воздуха взамен устаревшей опасной химической. Также они обладали улучшенным радиоэлектронным вооружением.

С начала 80-х годов прошлого века начали проектироваться и развиваться подводные суда третьего поколения. Отличительными и главными их чертами являлись более совершенное вооружение и значительно увеличенный тоннаж судна. Кроме того, велись работы и по повышению скрытности подлодок, и по улучшению их средств обнаружения противника. Подлодки были оснащены спасательными камерами, которые позволяли в случае возникновения ЧП осуществить полную эвакуацию экипажа из лодки, находящейся в подводном состоянии.

Подводный флот России на современном этапе состоит из 76 субмарин разных видов и назначений. В арсенал их применения входит уничтожение как подводных целей и кораблей, так и поражение наземных стратегически важных точек противника. Сюда относятся и дизельные субмарины, и атомные многоцелевые подлодки, и ракетные подводные крейсера стратегического назначения, и субмарины специального назначения.

Основа, из которой состоит подводный флот России, составляют лодки, построенные еще во времена Советского Союза. Однако следует отметить, что после трудного периода в стране вплоть до начала 2000-х начинает возрождаться атомный подводный флот России.

Несмотря на упадок страны в 90-х, сильнейшим образом затронувший подводное судостроение, можно говорить, что с началом 2000-х гг. ситуация



постепенно начала меняться. Так, в 2016 году исполнилось 110 лет подводному флоту России, история российского флота популяризируется и становится общедоступной. Профессия подводника манит многих школьников. Подводный флот России – это уникальные войска, служба в них в большой мере рискованная и трудная.

Офицеры месяцами проходят службу под толстым слоем водных просторов, не

всплывая на поверхность. От давления, находящегося внизу их спасает прочный корпус торпеды

Российские подводники - герои, изменившие историю подводного флота

1. Александр Маринеско - командир краснознамённой подводной лодки «С-13».



Первый вражеский корабль, водомзмещением 7 000 тонн, Александр Маринеско потопил ещё в начале войны на лодке «Малютке».

После этого его перевели служить на подводную лодку «С-13». Она принесла своему командиру славу. Именно на «С-13» экипаж под командованием Маринеско потопил немецкий транспорт «Вильгельм Густлов».

«Вильгельм Густлов» до войны был огромным круизным лайнером, а в военные годы немецкое командование использовало его как транспортный корабль.

«С-13» потопила транспорт выстрелами 3-х торпед

Несколько лет спустя советские газеты назовут этот подвиг «атакой века», а самого Александра Маринеско «подводником номер один».

За успешную атаку «Вильгельма Густлова» Александр был награжден орденом Красной Звезды.

Звание Героя СССР ему присвоил только в 1990 году президент Михаил Горбачёв.

Маринеско умер в Ленинграде после долгой и тяжёлой болезни 25 ноября 1963 года в возрасте 50 лет.



Подлодка "С-13"



Похоронен Александр Маринеско на Богословском кладбище Санкт-Петербурга.

2. Всеволод Борисович Бессонов



Всеволод Борисович Бессонов - герой Советского Союза, командир атомной подводной лодки «К-8».

Всеволод Бессонов получил звание Героя за то, что принял решение спасать в первую очередь экипаж.

Катастрофа произошла во время учений «Океан-70», в которых участвовали силы всех флотов. Во время всплытия с глубины «160 метров» в рубке



гидроакустиков «К-8», где у подводной лодки проходят силовые кабеля, возник пожар. Он стал быстро распространяться на все кормовые отсеки. Всеволод Бессонов сразу же принял решение всплывать на поверхность. Оставшись без связи и без энергии, экипаж «К-8» продолжал бороться.

Подлодка «К-8»

Офицеры В. Хаславский, А. Чудинов, Г. Чугунов и Г. Шостаковский совершили настоящий подвиг: понимая, что они обрекают себя на гибель, моряки задраили люк и предотвратили тепловой взрыв. Кроме того, им удалось остановить атомный реактор.

Вскоре была организована спасательная операция – в район нахождения «К-8» направили все советские суда, что были поблизости. К тому времени, как начался шторм, Бессонов уже успел переправить на «Авиор» и подошедший советский теплоход «Касимов» две большие группы подводников. Оставалось 22 человека во главе с Бессоновым, который надеялся удержать лодку на плаву, но 12 апреля 1970 года она исчезла с радаров. Находившиеся недалеко от нее суда почувствовали 2 гидравлических удара... Людей пытались спасти с вельботов, но сильные волны не позволили это сделать...



Правительственная комиссия, расследовавшая причины катастрофы, пришла к выводу, что действия Всеволода Бессонова были единственно верными. Всю команду представили к наградам. Погибшие моряки посмертно были награждены орденами Красной Звезды, оставшиеся в живых матросы – медалью Ушакова. Всеволоду Бессонову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Но вся информация о катастрофе была засекречена.

Памятник командиру «К-8» Бессонову Всеволоду Борисовичу во Львове.

Правительственная комиссия, расследовавшая причины катастрофы, пришла к выводу, что действия Всеволода Бессонова были единственно верными. Ему посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Игорь Анатольевич Британов

Игорь Анатольевич Британов — советский подводник, капитан 1-го ранга ВМФ СССР, командир подводной лодки К-219 в её последнем походе.



В октябре 1986 года, из своего 13-го похода не вернулась подлодка «К-219».

То, что произошло в Саргассовом море с «К-219», вполне могло обернуться экологической и политической катастрофой. В ракетной шахте №6 произошел взрыв, на грунт легла субмарина с двумя реакторами и пятнадцатью ядерными ракетами на борту! И это произошло спустя полгода после трагедии в Чернобыле.

Бывший подводник-тихоокеанец запечатлел на холсте всплывшую аварийную лодку К-219. Картина висит в кабинете Игоря Британова Фото: Художник Риф Садыков.

После почти суточной безуспешной борьбы за жизнь, командир лодки капитан 2 ранга Игорь Британов приказал заглушить второй реактор и эвакуировать экипаж на подошедшие советские корабли.



Сам же остался на мостике – с пистолетом Макарова и ракетницей в карманах «канадки». Ведь рядом с гибнущей советской субмариной постоянно кружилась иностранная американская подлодка. И один буксир ВМС США настойчиво предлагал свои услуги по буксировке «К-219» в ближайшую американскую базу – Норфолк.

Британов понимал – оставь и он агонизирующий корабль, американцы тут же возьмут его на буксир – оставленный экипажем, он будет считаться «бесхозным», а пока на корабле остается хоть один человек, они этого сделать не посмеют.



Игорь Британов на палубе терпящего бедствие корабля.

Игорь Британов всплыл в непосредственной близости от вражеского побережья, прекратил борьбу за живучесть, эвакуировал экипаж и тем самым «загубил» многомиллионный корабль!



Игорь Британов с корабельным флагом, который он унёс с собой с гибнущей К-219.

Вячеслав Виноградов

Советские подводники становились Героями, не только совершая подвиги во время катастроф и аварий. Командиры атомных подводных лодок К-116 Вячеслав Виноградов и К-133 получили звание Героев за уникальный трансатлантический переход, совершенный в 1966 году.

В переходе участвовали две подводных лодки – К-116 и К-133. Руководил плаванием контр-адмирал Сорокин, чей штаб разместился именно на подлодке Виноградова. Задача стояла – перебазировать советские субмарины с Северного флота на Тихоокеанский, пройдя через Атлантику и обогнув Южную Америку через пролив Дрейка. Подобное плавание в истории флота было совершено впервые. Каждая из подлодок прошла почти 20 тысяч морских миль под водой. Переход занял почти два месяца – он длился с 1 февраля по 26 марта.

После перехода К-116 и К-133 были зачислены в дивизию подлодок Камчатской военной флотилии.

Звание Героя Советского Союза с вручением Золотой Звезды и ордена Ленина подводником присвоили «за успешное выполнение специального задания и проявленные при этом мужество и отвагу», а подлодка стала гвардейской. Кроме командиров, Героями также стали руководитель перехода контр-адмирал Сорокин, замполит Николай Усенко, инженер-механик Иван Федоров.

Наши земляки



Иван Бурмистров стал первым подводником, получившим звание Героя Советского Союза - в 1938 году, за участие в гражданской войне в Испании

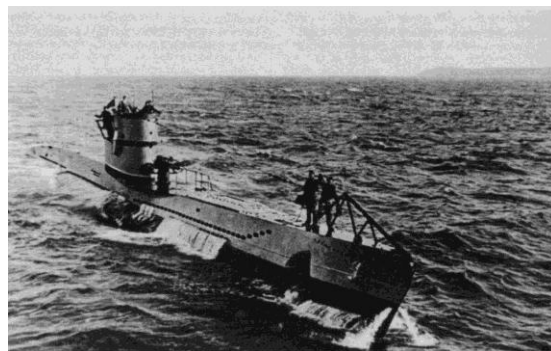
Самый яркий эпизод «испанского похода» Бурмистрова - бросок через Гибралтарский пролив, который патрулировали большие силы армии франкистов.

Самая узкая часть пролива просвечивалась прожекторами насквозь, но Иван Бурмистров на подводной лодке «С-1» сумел пройти пролив незамеченным, причем в шторм, в надводном положении.

В водах Атлантики вооружение кораблей уже не доставало лодку. Бурмистров радировал: «Гибралтар пройден!» Это было новое слово в военной науке.

За этот подвиг его и наградили.

К сожалению, Ивана Бурмистрова не стало очень рано. Он не дожил даже до 60 лет – сказались старые ранения...



Могила Ивана Бурмистрова на Даниловском кладбище Ставрополя.

Магомед Гаджиев

Магомед Имадутдинович родился в высокогорном ауле Дагестана — Мегебе. Он был вторым ребенком в семье, где кроме него было еще две сестры и три брата. С шести лет Магомед жил в столице Дагестана — Темир-Хан-Шуре (ныне Буйнакск), но почему-то все время мечтал о море. Объектом обожания и подражания для подростка стал двоюродный брат Расул, служивший матросом на военном корабле в Баку. Магомед сбежал из дома, с приключениями добрался-таки до Каспия, где по ходатайству старшего брата его взяли на судно юнгой. Но счастье длилось недолго: приехал рассерженный отец и забрал беглеца домой.

Но вскоре Магомед опять сбежал — теперь уже в Красную Армию. В декабре 1922 года в Темир-Хан-Шуре открылся 1-й Дагестанский педагогический техникум, куда Магомед и пошел учиться после возвращения в город. Затем в 1925 году по комсомольской путевке — учеба в Военно-морском училище имени М. В. Фрунзе. В 1931 году Магомед с отличием окончил училище, был награжден именованным посеребренным пистолетом. В следующем году за плечами дагестанца остается учебный отряд подводного плавания им.



Кирова в Ленинграде.

Уничтожив три корабля противника, экипаж подводной лодки героически погиб в квадрате АС 4952 в Нордкапе (мыс на острове Магерё на севере Норвегии). Известна фраза Магомеда Гаджиева: «Нигде нет такого равенства перед лицом смерти, как среди экипажа подводной лодки, на которой либо все побеждают, либо все погибают». Вместе с комдивом на дне Баренцева моря навсегда остались 70 моряков.

23 октября 1942 года Магомеду Имадутдиновичу Гаджиеву было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно. Гаджиев навечно зачислен в списки воинской части, его имя присвоено одному из кораблей и заводу в Махачкале, улицам в российских городах – Мурманске, Полярном, Североморске, казахстанском — Усть-Каменогорске.

16 октября 1967 года рабочий поселок Ягельная Губа был переименован в Гаджиево, однако в сентябре 1981 года он превратился в город Скалистый. Федеральным законом от 25 февраля 1999 года городу подводников вернули название города Гаджиево, где в честь легендарного подводника-североморца воздвигнут монумент.

Ему поставлены памятник и бюст на родине — в селе Мегеб и в городе Махачкала. В 2007 году в средней образовательной школе № 5 города Буйнакск Республики Дагестан установлен



бюст героя-подводника.

При въезде в аул Мегеб, где родился Магомед Гаджиев, нет памятного камня, как принято в Дагестане. Это потому, говорят старики аула, что его никто не видел мертвым.

В память о нем выпущена юбилейная марка.



Использованная литература

- Военно-энциклопедический словарь М.: «Воениздат», 1983

- Дмитриев В.И. Советское подводное кораблестроение. М.: «Воениздат», 1990
- Дыгало В.А. Откуда и что на флоте пошло М.: «Крафт+», 2000
- Томашевич А.В. Подводные лодки в операциях русского флота на Балтийском море в 1914-1918 гг. М.: «Военмориздат», 1989
- Чернавин В.Н. Атомный подводный. М.: «Андреевский флаг», 1997

Герои глубин. Михаил Васильевич Грешилов - лучший подводник Черноморского флота

Ханеев Максим, обучающийся
МБУ ДО ЦДО Ипатовского городского округа
Детское объединение «Юный корабел»
Руководитель: Рубис А.В.



Среди героев советского флота времён войны подводники известны не слишком широко.

Настоящей знаменитостью может считаться разве что Александр Маринеско, потопивший судно «Вильгельм Густлофф», да Николай Лунин, воевавший на Северном флоте. В их тени

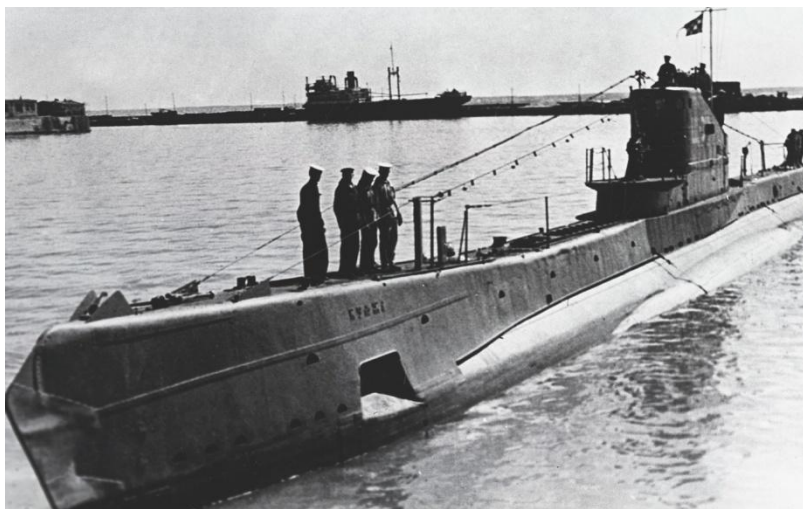
остался один из наиболее результативных подводников Советского Союза.

Михаил Васильевич Грешилов родился в 1912 году в крестьянской семье. Нельзя сказать, чтобы его перспективы поначалу казались блестящими. Маленькая деревня под Курском, полуголодное детство, отец — инвалид Первой мировой, с трудом тянущий семью и часто прикладывающийся к бутылке. Однако учительница местной школы Анна Умеренкова разглядела в мальчике талант к наукам и похлопотала о его переходе в железнодорожную школу. Насколько бедствовала семья Грешиловых, говорит один факт: у Михаила не нашлось ботинок и в город он отправился, позаимствовав башмаки у матери. Он уходил без сожалений: за спиной оставалось мало того, что могло бы вызвать ностальгию.

А вот впереди открылись новые горизонты. Школа и училище выявили в Грешилове немалые технические таланты. Физика и математика давались ему блестяще. Молодой человек быстро рос как профессионал: сначала простой

электрик, затем мастер. Бывший курский крестьянин не упускал ни одного случая развить навыки и занять в обществе достойное место. СССР отчаянно нуждался в специалистах, так что возможности выдвинуться у энергичных и толковых молодых людей имелись.

Именно профессиональные амбиции толкнули Грешилова на флот. Там он мог быстрее получить навыки настоящей работы. Однако преподаватели Ленинградского военно-морского училища оценили энтузиазм и знания молодого человека даже выше, чем он сам. Грешилова отправляют в дивизион, готовивший штурманов и командиров подводных лодок. Опыт работы в промышленности, собственная цепкость и спокойный деловой подход к работе позволили Грешилову легко пройти все испытания. И вот 1937-й, Михаил Васильевич — лейтенант Черноморского флота.



Грешилов попал на подводную лодку с не особо звонким названием — «Сельдь». Она относилась к массовой серии советских подлодок 30-х годов — «Щ», они же «Щука». Не будучи чем-то из ряда вон выходящим по боевым качествам, «Щуки», однако, стали основой советского подводного флота в Великую Отечественную.

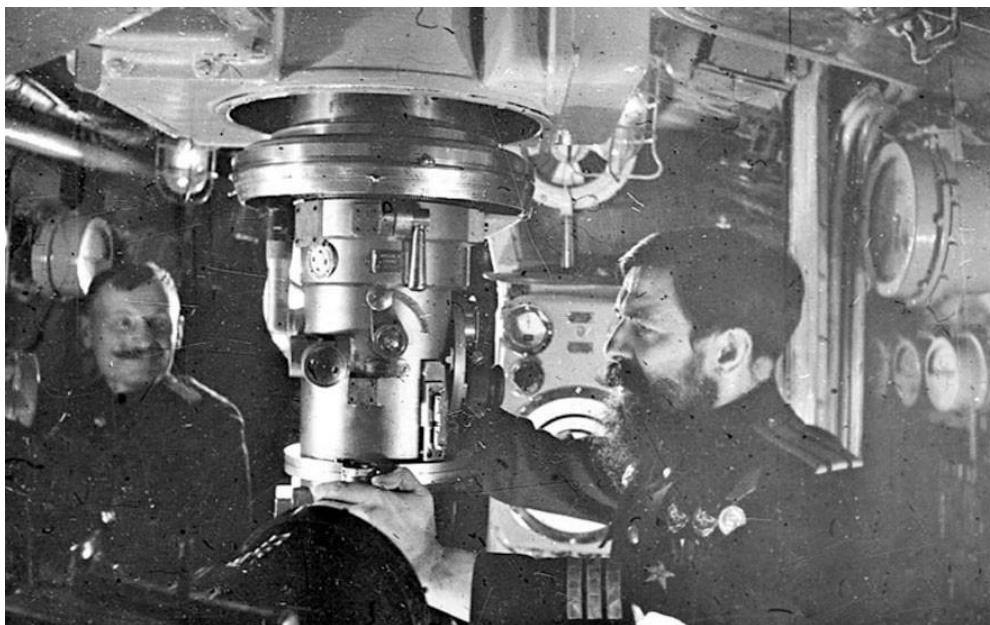
Подводная лодка типа «Щ»

Из 44 подлодок этого класса погибнет 31.

Но в 37-м об этом, конечно, никто не мог знать. Грешилов стал одним из семи офицеров на своей субмарине и с первых дней должен был работать изо всех сил, чтобы стать квалифицированным морским офицером. Снова на его усилия обращают внимание — в 1939-м Михаил Васильевич стал старпомом на другой подводной лодке.

Здесь ему пришлось увидеть флот не с лучшей стороны. Капитан распустил команду, службу несли кое-как, и сам командир подводной лодки никакого рвения не проявлял. Так что Грешилов фактически пахал за себя и за командира субмарины, приводя лодку в боеспособное состояние. Эти усилия не пропали даром: летом 1940 года Грешилов наконец получает первое самостоятельное назначение — командиром на лодку М-35.

Служба на «Малютках» была далеко не синекурой. Дело в том, что СССР, как и Россия сейчас, должен был оборонять множество не связанных между собой акваторий.



М.В.Грешилов на фото справа

Поэтому ключевым требованием при проектировании этой серии лодок была возможность перевозки по железным дорогам. «Малютки» отвечали своему названию, но это означало спартанские условия жизни их немногочисленных экипажей. Шторм легко играл этой лодкой, из-за невозможности взять большой экипаж люди должны были нести вахту по 12 часов в сутки, лодка была очень тесная, а слабые внутренние переборки означали гибель даже при сравнительно небольших повреждениях. На этих лодках стояло лишь по одному двигателю, то есть ухаживать за имеющимся требовалось с величайшим тщанием. Наконец, из-за отсутствия лишнего места отсутствовал кок, а спали команды буквально на боевых постах.

И всё же это была настоящая боевая подлодка. На ней Михаил Грешилов встретил 22 июня 1941 года.

Это война. В самый длинный день Севастополь, где базировалась М-35, уже бомбили. Лодка Грешилова пошла на боевое задание практически сразу. Однако первые рейды принесли одно разочарование. Лодка сутками бороздила акваторию Чёрного моря, но не только не добивалась успеха, но даже не встречала противника. Дни шли за днями. В светлое время лодка шла в подводном положении, отыскивая противника, на ночь всплывала для зарядки батарей. Азарт медленно иссякал. Первый выход прошёл безрезультатно. Затем ещё один. И ещё. В пяти первых выходах М-35 не встретила никакого врага, не потопила ни одного судна. В это время на земле немцы уже прорвались к Смоленску, шли по Прибалтике, а на Чёрном море вышли к Одессе.

Однако сам командир «Малютки» относился к происходящему стойчески. Экипаж приобретал опыт уже не учений, а настоящих боевых выходов. «Малютка» вступала в войну постепенно и ждала только шанса, чтобы проявить все качества команды и капитана.



Подводники преследуют немецкие корабли у берегов Одессы. 1941 год.

Шанс впервые выпал осенью 1941 года. 17 октября М-35 шла вдоль румынских берегов. Аккуратно пройдя минные заграждения, лодка скользила в воде близ порта Констанца. И, наконец, в два часа дня на лодке объявили боевую тревогу.

Цель выглядела не грандиозной, но это была законная военная добыча – буксиры с баржами. Субмарина шла к цели, буквально цепляясь днищем за дно. Лодка выходит на боевую позицию, залп... ..и промах. Торпеды были установлены на слишком большую глубину, и просто прошли под килем румынских судов. Грешилов разочарован. После стольких усилий вытянуть счастливый билет и не использовать его. Однако боевого духа он не потерял. Через несколько дней он возвращается к Констанце. Опять мучительное ожидание — и снова на горизонте показывается группа судов. Флаги немецкие, можно атаковать.

Однако осадка буксиров слишком небольшая, если пустить торпеды, можно опять расстрелять морское дно. Грешилов решает преследовать конвой и атаковать его из надводного положения с помощью 45-миллиметрового орудия подлодки.

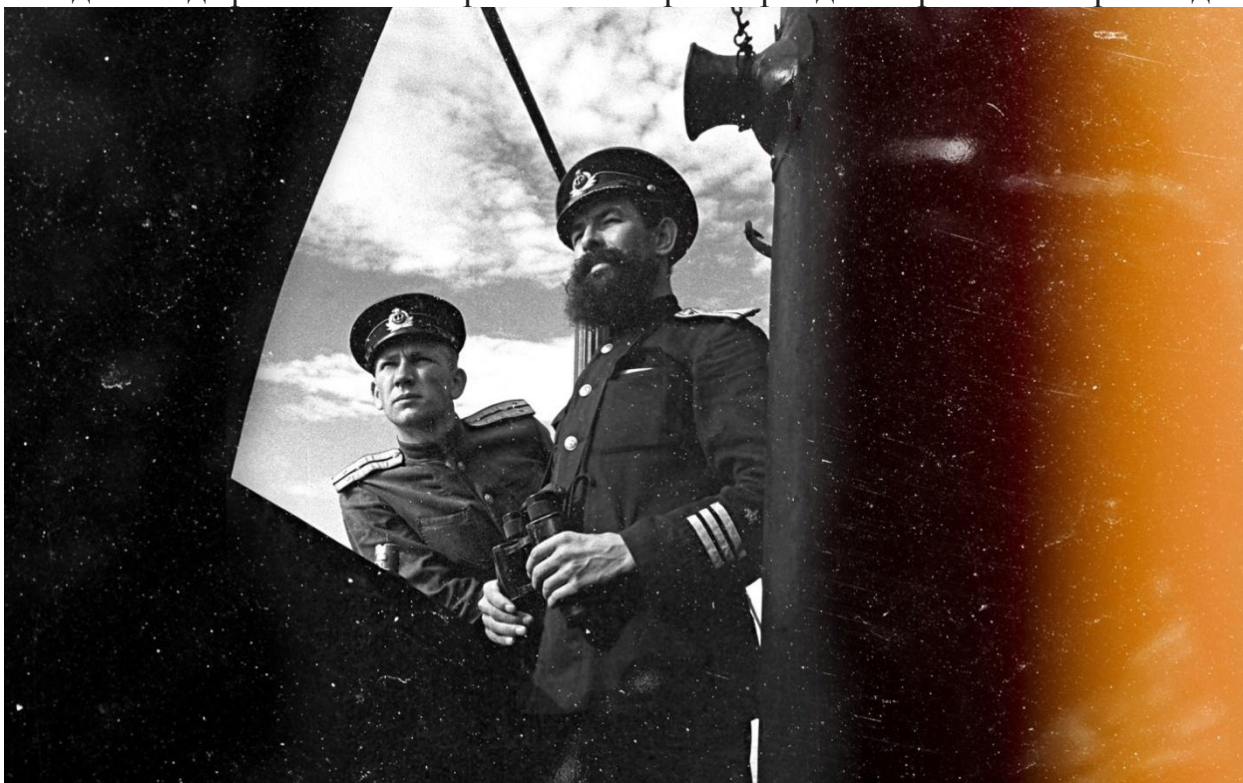
Идея рискованная: пальба из надводного положения делает субмарину очень уязвимой, а «Малютке» для фатальных повреждений много не надо. Однако такой способ атаки даёт лучшие шансы уничтожить противника. Грешилов дождался темноты, когда самолёты не могли поддержать суда.

Около половины седьмого вечера лодка всплыла, расчёт занял позиции. Лодка медленно догоняет буксиры. К замыкающему парому подошли почти вплотную, всего три кабельтовых. Пушка открывает беглый огонь.

С буксира пытались отстреливаться из винтовок, но подводники установили на мостике пулемёт, так что сопротивление было недолгим. Около получаса «Малютка» гнала караван, обстреливая из своей маленькой пушки и пулемёта. В конце концов, после почти полного исчерпания боекомплекта,

субмарина отвернула. Результаты не выглядели впечатляющими. Однако Грешилов и его команда и знать не знали, что в действительности они добились куда лучших результатов, чем думали. Дело в том, что, попав под обстрел, румынский буксир просто обрубил канаты и ушёл в темноту, бросив немецкие самоходные паромы на произвол судьбы. Обе баржи вылетели на берег, причём одна на фоне предыдущих повреждений развалилась. Всё это стало известно только после войны из немецких и румынских документов.

На следующий день Грешилов напал на немецкий транспорт. По иронии судьбы, на сей раз ситуация противоположная: «Малютка», прикрывшись завесой дождя, атаковала, наблюдала взрывы, и Грешилов с командой решил, что уничтожил цель. На деле он даже попал одной торпедой, но из-за заводского дефекта та не взорвалась. Вторая торпеда «поразила» морское дно.



**Михаил Грешилов, Герой Советского Союза, гвардии капитан 3-го ранга,
капитан подводной лодки "Щ-215" (справа)**

Как бы то ни было, домой М-35 вернулась с первой победой в активе, хотя и не той, о которой подумали.

Однако в это время на земле творились дела куда более мрачные. Вермахт ворвался в Крым. Многие лодки ушли к кавказским берегам, но субмарина Грешилова вернулась и выполняла задания, базируясь на осаждённый порт. Люди даже не сходили на берег, размещались прямо на лодке. Сам Грешилов только один раз сходил домой. Смотреть там было нечего: окна выбиты, мебель растащили на дрова.

Без дела «Малютки» не сидели. Лодка Грешилова ходила на разведку в район ставшей чужой Одессы. На многих моряков эти походы производили гнетущее впечатление. Значительная часть матросов призывалась с Украины,

несколько человек на борту были из самой Одессы, а у них была необходимость прятаться возле родных берегов.

По большей части разведывательные выходы шли в рутинном режиме. Однако в апреле 42-го «Малютка» Грешилова выступила в неожиданной для подлодки ипостаси. Советская авиация долго и без особого успеха работала по аэродрому Саки у Евпатории, с которого немцы бомбили Севастополь. Поэтому М-35 использовали как плавучий корректировщик. Для этого в экипаж включили офицера авиации. Во время очередного авианалёта лодка дежурила в непосредственной близости от берега в надводном положении и по радио корректировала удар с воздуха. Эффект от налёта неизвестен, но в пределах аэродрома насчитали почти сотню разрывов. Как это часто бывает на войне, реальные собственные успехи зачастую нет возможности оценить.

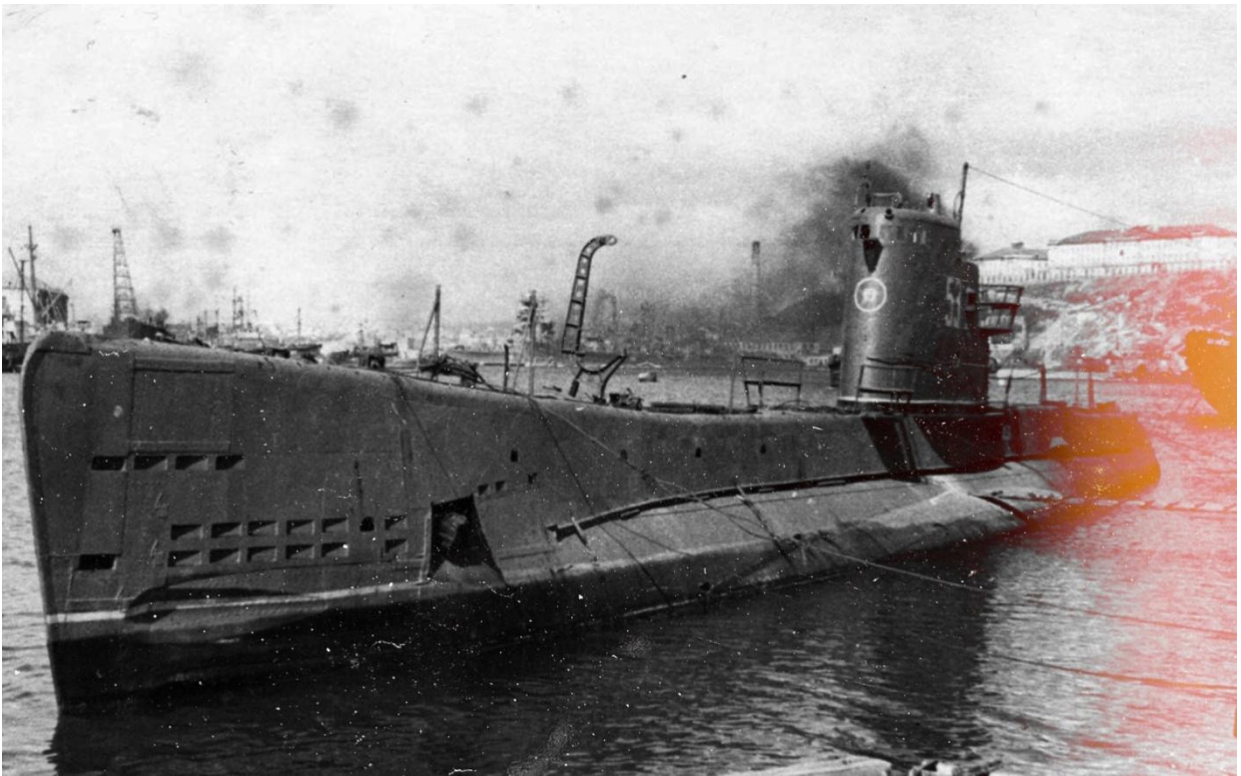
На разведывательной операции у крымского берега участие М-35 в обороне Севастополя закончилось. Лодка была слишком изношена. Но война продолжалась. Пока субмарина была прикована к берегу, немцы успели занять Севастополь. М-35 снова вышла в море в сентябре 42-го — и чуть не погибла. Дело в том, что кроме опытных подводников на лодке находился курсант. Во время срочного погружения он по неопытности начал вращать один из маховиков не в ту сторону, и лодка начала неконтролируемо падать на дно, где её просто раздавило бы забортным давлением. Исключительно благодаря стремительной реакции самого Грешилова и его команды подлодке удалось вовремя всплыть.

Ну а в октябре «Малютка» наконец добилась настоящего успеха.

Транспорты в прицеле

В промозглый октябрьский вечер М-35, прятаясь у румынского берега, обнаружила конвой с крупным транспортным судном. На сей раз экипаж Грешилова сработал как на учениях. Накладок не было. В точке атаки глубина составляла всего-то 11 метров, при высоте лодки 7,5 м, однако лодка прошла этим узким коридором образцово — и выпалила двумя торпедами.

Акустик с криком сорвал наушники: его оглушило близким разрывом. Но наблюдать за результатами удара было некогда: тральщик и канонерка сопровождения тут же принялись забрасывать район атаки глубинными бомбами. В этот момент «Малютка» лежала на дне в какой-то паре сотен метров. Уходить было нельзя: на такой малой глубине лодку нашли бы просто по поднятому илу. В это время вокруг шла настоящая вакханалия. Немецкие и румынские охотники забрасывали бомбами весь квадрат. В лодке стал заканчиваться кислород, близкие разрывы раскачивали субмарину на её илистом ложе. В конце концов Грешилов приподнял лодку на минимальную высоту и впритирку ко дну на сверхмалом ходу ушёл из района атаки.



Подводная лодка типа «Щ»

На лодку сбросили 32 глубинные бомбы. Она уцелела только благодаря железным нервам и высочайшей квалификации капитана и команды. В момент, когда подводники позволили себе всплыть, чтобы глотнуть воздуха, люди уже едва стояли на ногах от нехватки кислорода. А немецкий танкер «Прогресс» с нефтью и бензином пошёл ко дну.

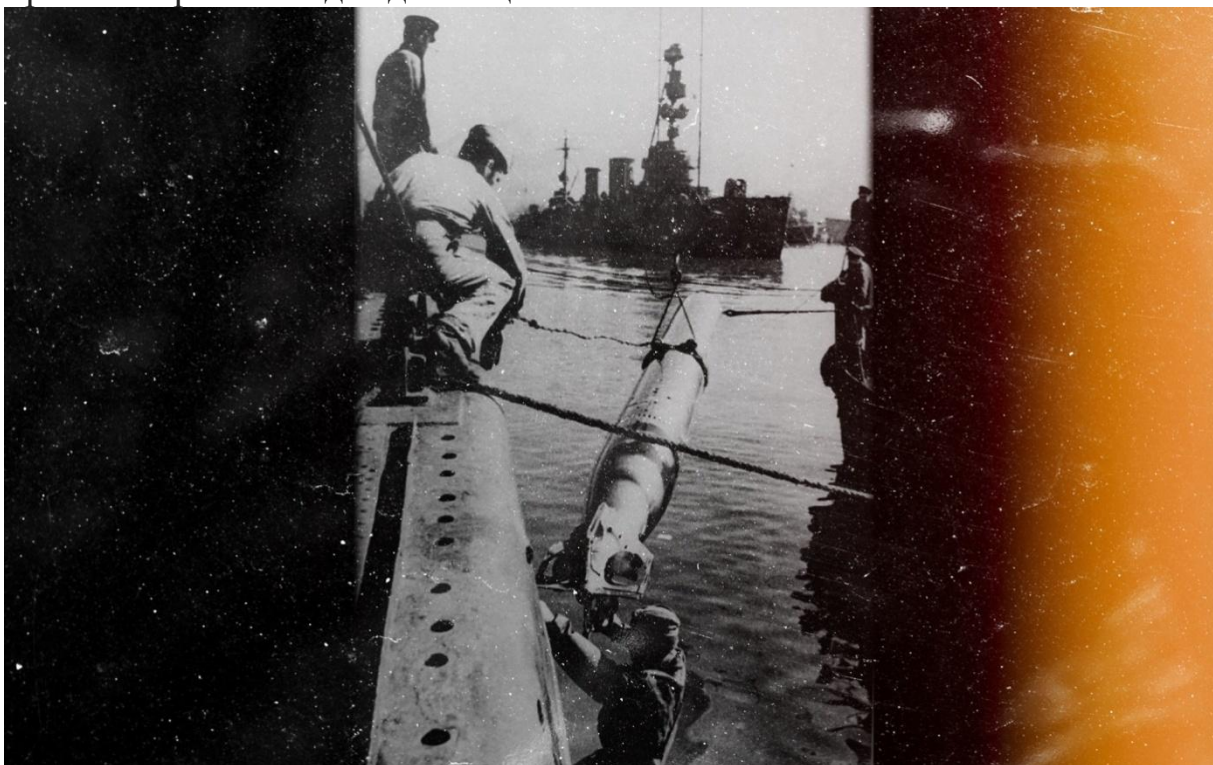
Этот успех оказался последним для Грешилова в качестве капитана «Малютки». По возвращении на базу он узнал, что снова переходит на «Щуку», более крупную и мощную субмарину. Прежний командир попросту боялся ходить на операции и вдобавок спился. Прощание с экипажем было трогательным, но теперь Грешилову предстояло подтянуть к приличному уровню уже новую подводную лодку. Это оказалось не самой простой задачей. В первых боях торпедисты мазали, механики работали плохо, так что Михаилу Васильевичу приходилось изрядно погонять подчинённых у своих берегов. Он добивался тех же качеств, что на родной «Малютке»: слаженности, профессионализма, умения выполнить любой приказ.

Несколько выходов прошло без результатов, хотя Грешилов действовал с привычной изобретательностью и дерзостью. Однажды он обстрелял немецкий конвой, пройдя для этого прямо через своё минное поле, в другой раз — пытался повторить «кавалерийский набег»! в надводном положении с расчехлённой пушкой, однако успехов не было. Отчасти сказывалась слабая подготовка подводников «Щуки», отчасти ей просто не везло. Однако Грешилов твёрдо намеревался сделать из этой «банды неудачников» сильный экипаж. И именно со «Щукой» он сумел добиться главного успеха.

В августе 43-го Грешилов захотел попробовать утопить транспорт, идущий из Босфора. Дело в том, что Германия закупала разнообразные редкие

металлы за рубежом, в частности у Турции. Конкретной целью стало судно, везущее хромовую руду. Хром входит в состав танковой брони. К концу войны нехватка металлов сильно снизила качество немецкой бронетехники: формально толстая и прочная броня раскалывалась даже от вроде бы не слишком сильных ударов из-за нехватки легирующих добавок. Именно по этому больному месту и ударила нацистов «Щука». Дату и место прохождения транспорта сумела добыть разведка. Оставалось воспользоваться сведениями.

Поход к Босфору сначала грозил обернуться очередным провалом. Лодка долго дежурила безо всякого результата. Экипаж постепенно уверился, что транспорт уже проскочил. Шли пятые сутки. Ожидание сменилось разочарованием и апатией. Сколько можно торчать в пустом квадрате! Грешилов решил подождать ещё немного...



Погрузка торпеды на подводную лодку Щ-215

...и на этот раз не слишком благосклонная судьба улыбнулась во весь рот! Под вечер драгоценный транспорт в сопровождении целой флотилии эскорта показался на кромке территориальных вод. Охрана впечатляла: два миноносца, четыре катера-охотника, гидросамолёт в небе. Ошибки быть не могло: такая масса кораблей сопровождала драгоценнейший груз.

На сей раз навыки, которые так долго прививал Грешилов своим подчинённым, проявились как должно. Щ-215 мягкими, почти нежными движениями пересекла курс транспорта. Один из эсминцев эскорта прошёл прямо над лодкой. «Щука» некоторое время идёт параллельно немецким кораблям.



19 часов 35 минут 15 секунд 30 августа 1943 года. Транспортное судно «Тисбе» на глазах у двух своих эсминцев и четырёх сторожевиков получает две торпеды в борт. В чреве транспорта взрывается тонна взрывчатки. Судно тонет вместе с 1604 тоннами хромовой руды. Это был

укол, заметный в масштабах всего Третьего рейха: хрома, извлечённого из этой руды, хватило бы на несколько сот боевых бронированных машин. Это было поистине «золотое» попадание, само по себе делающее Грешилова и его людей одними из главных героев подводного флота.

Однако времени, чтобы валиться на лавры и почивать на них, не было. Предстояло отбиться от разъярённого эскорта, который носился по квадрату, рассыпая повсюду глубинные бомбы. Самолёт присоединился к бомбардировке. Однако лодка несколько часов уклоняется от бомб и в итоге отделяется несколькими лопнувшими лампочками. Поздно вечером лодка всплывает, и экипаж, у которого уже звенит в ушах, с наслаждением принимает главную награду — чистый морской воздух.

В Батуми лодке устроили торжественную встречу: Грешилову и команде его «Щуки» семафорили поздравления, на кораблях строем стояли экипажи. Ещё бы: за один поход подлодка нанесла противнику урон, сравнимый с неудачей в серьёзном сражении.

Главный военный успех довольно точно совпал с личным. В 43-м из оккупации освободилась семья Грешилова. У подводника свалилась гора с плеч. Родные переехали в Батуми, и больше им ничего не угрожало.



С боевыми товарищами на берегу

«Щука» Грешилова и позднее добивалась побед, но уже не уничтожала такие серьёзные цели. Весной 1944 года Михаил Васильевич отправился в госпиталь с тяжёлым неврозом. Это легко объяснимо: Грешилова отличали почти маниакальное чувство ответственности, перфекционизм и исключительное чувство опасности. Все эти качества позволили ему выжить и победить там, где погибло множество его сослуживцев по «Малюткам» и «Щукам». Он провёл сквозь войну две подводные лодки и вернул родным живыми десятки моряков, но вычерпал собственные внутренние резервы до дна.



На борту подводной лодки с юными моряками после войны

Долгое время он служил на административных и штабных должностях, а затем ушёл в отставку и работал инженером-акустиком. Его жизнь вошла в прочную колею. Вспоминать войну Грешилов не очень любил: слишком многие его друзья и сослуживцы навсегда остались в Чёрном море. Однако сам он дожил до 2004 года и умер почтенным старцем, увидев внуков и правнуков. Михаил Васильевич Грешилов поистине был человеком, который сам сковал свою судьбу. Фортуна не баловала его. Но тяготы нищей юности и мясорубку самой кровавой войны в истории человечества он переборол благодаря собственным исключительным качествам — мужеству, профессионализму и упорству.

Источники информации:

<https://life.ru/p/1068924>

Герои глубин. Лучший подводник Черноморского флота

https://zen.yandex.ru/media/iuliia_nikitina/rossiiskie-podvodniki-geroi-izmenivshie-istoriiu-podvodnogo-flota-5fdbc60a7200780de138d268

Пять героев, изменивших историю подводного флота