

ТОВСЬ – ГОТОВ К ОТРАЖЕНИЮ АТАК С ВОЗДУХА

Балакин Владимир Васильевич

Посвящается военным морякам-тихоокеанцам и их командирам, выполнявшим боевые задачи по оказанию интернациональной помощи Вьетнаму в шестидесятые годы.

О цели и задачах повествования

Что побудило меня написать воспоминания о моряках-срочниках, ходивших в дальние морские походы по три и более месяца на небольших кораблях третьего ранга под флагом гидрографии в те далекие шестидесятые годы прошлого столетия? Во-первых, забывчивость государственных чиновников и организаций о том, что на этих кораблях военные моряки выполнили свой воинский долг, а о них потом и не вспомнили. В Уральском регионе я знаю только четырех моряков-срочников, ветеранов боевых действий (ВБД), а их, выполнявших боевые задания в Южно-Китайском море, служила не одна сотня. Кстати, умалчиваются и боевые походы к Марианским островам Тихого океана. Там, на острове Гуам, размещались американские подлодки и стратегические бомбардировщики В-52, ежедневно вылетающие бомбить Северный Вьетнам. Вовторых, о принципах добровольности или альтернативного подхода к участию в боевых походах не шло и речи. За морскую зарплату (денежное довольствие 4 руб. 60 коп. в месяц и двадцатипятипроцентную надбавку за отдаленность) молодые матросы дважды в сутки несли шестичасовую вахту в душных корабельных трюмах. В таких условиях не помогала и калорийная пища – подводный паек: ограниченное пространство, качка, влажный тропический климат не способствовали аппетиту. И, наконец, хочется вспомнить годков-сорокотов (кто прослужил четыре года, то есть более сорока месяцев) в первую очередь и других ребят, с кем дружили и образцово выполняли боевые задачи. Наилучшие пожелания всем сослуживцам: здорового и активного долголетия, бодрости и здравого ума. А не дожившим до наших дней – светлая память. Почему чаще других вспоминаются именно походы к Вьетнаму в Южно-Китайское море? Видимо, потому, что морские походы к 17-й параллели, к берегам Вьетнама были самыми трудными и опасными. Наши полувоенные корабли курсировали возле американских авианосцев и других кораблей седьмого флота США, фиксировали вылеты палубной авиации (Скайхоки, Фантомы F-4), моментально передавали сведения по инстанции, ни на секунду не прерываясь, прослушивали переговоры летчиков, неоднократно слыша их запросы у базы отбомбиться на нас, так как в ночное время нас путали с вьетнамскими кораблями. Со временем мы смирились и с этими выходками американцев.

О себе и корабле

В начале сентября 1964 года меня, не успевшего уехать на отработку после окончания техникума, подстриженного под ноль, эшелон уносил на Дальний Восток. С Урала до Владивостока нас везли одиннадцать суток и, наконец, мы в экипаже. Там повторно прошел медицинскую комиссию, а также тестовую проверку на слуховую память, скоропись. Большинство из новобранцев (и меня в том числе) направили по учебкам и в основном на остров Русский, где обучали специалистов флотских специальностей. Первоначально, месяца полтора, я был в школе радистов. Вскоре прибыли на переподготовку радисты с кораблей Тихоокеанского флота, и нас, молодых курсантов, перераспределили по другим учебным подразделениям острова. Я попал в радиотехническую школу (РТШ) километрах в десяти от прежней школы. В РТШ нас тщательно готовили и общеармейским навыкам, и корабельным требованиям, и специальности (азбука Морзе, радиотехника с практическими занятиями на радиоаппаратуре и станциях). Из строевых занятий (без оружия, с оружием, построения и выходы с маршем) запомнились торжественные прохождения нашего учебного взвода с песнями: Снова будет небо голубое, снова будут в парках карусели. Это ничего, что мы надели черные матросские шинели..., и более веселой: Эх, соленая вода, ветер на просторе. Полюбилось навсегда голубое море.... Свежи в памяти хозяйственные работы взвода, в том числе чистка картошки с восьми вечера и до трех-четырех утра с песнями под гармошку, чтобы не заснуть. И еще нас троих, первых по алфавитному списку, направили на постоянное дежурство помощниками кочегаров по снабжению горячей водой котельной и бани. В июне 1965 г., после десятимесячного курсантского обучения в РТШ на острове Русский свердловчанина Петра Сабурова и меня привели к 37-му причалу Владивостока. Сопровождавший нас старшина Мельниченко отдал наши документы вахтенному офицеру дивизиона, попрощался и ушел. Мы внимательно осмотрели пришвартованные

к стенке причала 5–6 небольших полувоенных кораблей, поняли, что будем здесь продолжать свою дальнейшую морскую службу. Вскоре с трапа одного из них сошел на причал капитан-лейтенант и направился в нашу сторону. Поговорив с вахтенным офицером, он взял один из документов, назвал мою фамилию, и мы направились к кораблю с надписью Амперметр. В тот летний день я еще не знал, что более трех лет прослужу на родном Амперметре – в/ч 27140 – и в приморскую व्यюгу в обледеневшем корабле, и в жарких тропиках, и в штормовых морях, и в великом океане. Справа и слева от нашего корабля стояли такие же небольшие корабли третьего ранга с одинаковыми флагами; как я потом узнал, гидрографические суда. Почти все корабли 37-го причала были построены на верфях Германии и Японии как средний рыболовный траулер. Впоследствии их переоборудовали и перепрофилировали в корабли радиотехнической разведки (КРТР). В двух бывших рыбных трюмах разместились кубрик для матросов-срочников и посты радиотехнической службы (РТС – акустический, УКВ, навигационный, а наверху у трапа – станции поста № 3). В целом РТС была самой многочисленной и составляла более половины экипажа корабля. В кубрике было около сорока мест для отдыха моряков, включая места на рундуках. В морских походах часть кроватей и места на рундуках использовали как одно место на двоих, так как матросы РТС и приписной группы, находясь на вахте в постах, сменяли друг друга через шесть часов. В целом в кубрик и в трюм РТС набивалось до 50–55 срочников. Каюты для офицерского состава во время похода заполнялись тоже под завязку – по 2–3 человека в одной каюте. Такая скученность была во всех дальних походах и на всех кораблях дивизиона 37-го причала. В трюмных постах практически отсутствовала вентиляция. От ламповой радиоаппаратуры и станций несло жутким жаром, и мы все шесть часов работали, обливаясь потом. Как правило, сидели в шортах и обернутые полотенцем, с наушниками на шее. Отдыхали мы после вахты в кубрике, в кают-компании или на верхней палубе (при спокойном море), на кормовой палубе. Разбежаться было негде, уединенные места отсутствовали (особенно в светлое время суток). К большой скученности людей на корабле добавлялся жесткий график несения вахты, особенно в службе РТС. Но ни указанные бытовые, ни погодные условия (бортовая и килевая качка) были не страшны для молодых здоровых организмов. Через 3–3,5 месяца похудевшие, но веселые и загоревшие под тропическим солнцем мы возвращались к родной порт Владивосток. Большинство из нас отдыхали вместе с подводниками на базе отдыха Сокол, а один раз – в санатории Приморья. В дальних походах мы набирались не только корабельного, боевого, специального мастерства, но и умения жить и работать в большом коллективе, выполняющем одну боевую задачу. Помимо всего нам, молодым людям, жившим до службы на селе или в небольших городах (большинство из нас от дома далеко и не уезжали), удалось в те далекие 60-е годы посмотреть не только морские просторы, но и берега соседних стран и островных государств. Когда в зимнее время корабли возвращались из походов в тропики во Владивосток, наши загорелые, смугло-шоколадные лица и тела вызывали удивление у местных жителей. Я вспоминаю случай, когда при возвращении из дальнего похода наш интендант мичман Колечко заставил кока Володю Рябинчука сбросить в море несколько коробок овощных и рыбных консервов, потому что боялся, что в случае проверки его обвинят в недокармливании моряков до нормы. А как можно было есть рис, гречку и другие крупяные гарниры, если они плавали в сливочном масле, оставшемся с завтрака? В морских походах были свои сложности: пили только кипяченую воду, теплую и даже горячую в тропическом климате; пресная вода выдавалась строго по норме, а значит один литр на умывание ежедневно, 1,5–2 тазика (обреза) с водой – на помывку и стирку мелких вещей (рубашек, шорт). Считаю, что мне повезло – я прошел полный морской обряд присяги кораблю. Это и кружка морской воды, выпитая в начале морской службы, и наказание старослужащих «сорокотов» по отбиванию банок, и самый главный ритуал – целование кили корабля. Об этом подробнее. На ремонт и очистку бортов ниже ватерлинии и днища от ржавчины, рачков (чилимов), водорослей и других прилипших и мешающих движению предметов, корабль ставят в ДОК на специальные приспособления, предварительно погрузив его в воду. После откачки воды ДОК вместе с кораблем поднимается над поверхностью воды. Рабочие ДОКа соскабливают электромашинками нижнюю часть корабля до блеска, потом грунтуют в несколько слоев железным или свинцовым суриком и наносят ватерлинию. Экипаж корабля в это время ремонтирует верхнюю часть корабля: предварительно очищенные от старой краски места, где обнаружили ржавые пятна, заново грунтуются и прокрашиваются. Старослужащие 3–4 года службы, как правило, перебирали по деталям, узлам и блокам закрепленную за ними технику, приборы, аппаратуру и агрегаты. Покраску внутренних помещений корабля производили рабочие ДОКа. Они же красили основную бортовую часть корабля в шаровый цвет и в более светлые тона (белый, слоновой кости, светло-голубой) все надстройки, включая рулевое, штурманское отделение, каюту командира корабля (КЭПа), а также корабельные мачты. За пару месяцев корабль выходил с завода-ДОКа новеньким, сиял, как начищенный самовар. Обычно в воскресенье, когда не было доковских работников, весь экипаж срочников, одетых в форму № 3, под звуки баяна спускался с корабля к стапелям ДОКа, строился в две шеренги: в первую те, кто уже присягал кораблю, во вторую более молодые матросы-срочники. Очистив от ракушек и ржавчины место возле винта и протерев его

платочком, пропитанным одеколоном, в порядке очередности и с докладом старшему по званию приступали к целованию киля корабля. После полного окончания этого корабельного ритуала старший по званию, обычно главный старшина, поздравлял всех прошедших присягу кораблю и приглашал на просмотр кинофильма. Так мне запомнился основной ритуал присяги нашему кораблю Амперметр.

О первом морском походе

Начавшаяся в июне 1965 г. корабельная жизнь изобиловала новым и необычным. Это и другой коллектив – как весь экипаж корабля, так и РТС, в частности, трюм и радиотехнический пост с двумя старшими по званию (старшина второй статьи Поздеев и старший матрос Сизов) и по сроку службы – и обучение работе на радиоаппаратуре и приемниках, находящихся в посту, и другие обязанности по специальности. Но основными на первых порах были тренировки – борьба за живучесть корабля, подготовка к уничтожению секретной информации (записей), сброс наиболее ценных и секретных блоков и частей радиоаппаратуры при вероятности захвата корабля противником и, конечно, корабельные работы и приборки (на верхней палубе, носовой части и корме, каютах офицерского состава). К отбою, бывало, так набегаясь, что, застелив рундуки матрацем, простынями и покрывалом (молодые матросы спали на рундуках, а затем уже, через год-полтора на верхних кроватях), раздевшись до трусов, тотчас засыпали до утра глубоким сном. И так проходил каждый день стоянки корабля у стенки причала. В сентябре 1965 г. началась заправка нашего Амперметра дизельным топливом, водой, продуктами питания, в основном ящиками с баночными консервами. В последний день перед походом привезли на грузовике свежие продукты, которые мы загрузили в небольшие морозильные камеры, и отдельно запакованный в целлофан проспиртованный хлеб. Этими продуктами кормили личный состав до прибытия корабля в заданную точку несения боевой службы. В тот же день прибыла приписная группа (25–27 военных моряков и офицеров с 6-й версты). Они разгрузили и отнесли в трюмные помещения дополнительную аппаратуру (радиоприемники УКВ, телетайпы, магнитофоны и другое оборудование) для автономного выполнения специального задания, как я потом узнал. Прибывшие моряки-срочники расположились в кубрике личного состава, а офицеры, мичманы – в каютах по 2–3 человека в каждой. На следующее утро, не помню день и число, но это был точно не понедельник и не 13-е (в эти дни Амперметр не выходил в дальние походы), корабль снялся с якоря бухты Золотой Рог, прошел мимо мыса Эгершельд и вышел в Японское море. Курс мы держали на восток (-ост-) к Японским островам, по параллели в Сангарский пролив и далее, в Тихом океане, повернув зюйд-вест, к гряде Марианских островов. Морская волна слегка подбрасывала наш корабль, и организм реагировал легким подташниванием. Но самостоятельное наблюдение за эфиром в радиоаппаратуре, пускай и под контролем Виктора Поздеева, ожидание чего-то важного, чуть ли не героического, нейтрализовало тошнотворные позывы и позволило стойко держаться. В районе Японских островов, отдыхая в кают-компани, я впервые увидел по телевизору японские боевики, которые в нашей стране появились на экранах телевизоров лишь спустя два десятка лет. Далее корабль прошел между островами, и мы очутились в великом Тихом океане. В несколько раз увеличилась амплитуда волн, нас бросало с одной волны на другую, словно скорлупу от яйца или ореха. На следующий день волнение усилилось, и вскоре мы услышали штормовое предупреждение. Укрыться в Японской бухте не представлялось возможным из-за специальной аппаратуры на борту. К тому же мы должны были вовремя прибыть в указанную точку. Командир корабля Михаил Иванович Печенкин, тогда еще капитан-лейтенант, принял решение идти в заданное место, слегка изменив курс, пробивая волны носом корабля. После окончания вахты нам не разрешили идти в кубрик через палубу, так как волной нас могло выбросить за борт, несмотря на страховочные фалы, пристегнутые к опоясывающему корабль канату. Сменившись, мы пришли в кают-компанию и расположились на диванах-сиденьях возле обеденных столов. Преодолевая тошноту, я попытался заставить себя задремать. Через некоторое время мне удалось это сделать. Не помню, сколько времени я дремал в это ночное время, но вдруг все находящиеся на диванах (человек 10) услышали и почувствовали поток воды, который обрушился сверху через вентиляционные трубы-гусаки, соединяющие кают-компанию с кормовой частью корабля. На какое-то время погас свет, затих мотор (дизель) и я подумал, что это конец – корабль пошел ко дну. К счастью, вскоре послышался шум дизеля и волны, пробиваемой носом корабля. Это была общая победа экипажа и родного корабля. Наутро я узнал, что волнами не только накрывало корму и надстройки (штурманское, рулевое и другие помещения), но даже одной из волн разбило двухслойное оконное стекло каюты капитана. Мелкие осколки стекла врезались в стол, шкаф и другую мебель с такой силой, что их пришлось несколько дней извлекать из мебели плоскогубцами, кусачками и другим ручным инструментом. Волной нарушило электропроводку и вырубилось освещение. Аварийная бригада по сигналу от вахтенного офицера сразу же после ЧП наложила планширь, закрепив его струбцинами от стенки и пола. Потом вычерпали воду с остатками стекол. С утра, при дневном свете, мы сделали приборку в каюте

командира, а также в коридорах и штурманском помещении. Мы узнали, что наш корабль задел своим крылом тайфун Кармен. Почему-то все тайфуны называли женскими именами. Постепенно океан успокаивался, волны становились все меньше, и наш корабль прямым ходом шел к самой глубокой Марианской впадине (глубина более 11 км). Мы продвигались к месту нашей дислокации – острову Гуам. Самый крупный остров Марианской гряды был под опекой США. На нем располагался авиаотряд американских летчиков и обслуживающего военного персонала из штатов и местных жителей. С аэродрома острова взлетали 2–3 раза в сутки летающие крепости – самолеты В-52. До десятка этих самолетов, базировавшихся на острове, брали курс на Вьетнам и сбрасывали там бомбы. Кроме аэродрома, на острове в бухте Апра стояли американские подводные лодки, в основном атомные, выкрашенные в черный цвет. Мы патрулировали в 3–3,5 милях (5,5–6 км) от берегов острова Гуам, и целью нашего патрулирования была информация о количестве вылетевших с базы самолетов, бомбовом ударе (снаряжении) и времени вылета В-52 в сторону Вьетнама. При взлете с аэродрома и во время набора самолетом высоты фиксировались все его данные, вплоть до номера, переговоры экипажа самолета с базой и другие сведения с аэродромной службы через УКВ радиоприемники, дальнейшая связь по другим волнам радиоаппаратуры. Амперметр находился вблизи бухты Апра, фиксируя вход и выход всех кораблей, включая подводные лодки, которые шли вдоль насыпного мола в надводном положении, как визуально, так и радиоаппаратурой и станциями слежения. Интересные эпизоды фотографировали. В течение трех месяцев мы занимались сбором и передачей информации по авиации (В-52) и ВМФ США, затем нас сменил другой корабль нашего дивизиона Гидрография. Из-за большой скученности на корабле иногда хотелось побыть одному. Для этого проснешься за час-полтора до утренней вахты, встанешь, выйдешь из душного кубрика на палубу, поднимешься по трапу, и ты на корме корабля один: кто спит-отдыхает, кто несет вахту. Оглядываешь горизонт, со всех сторон еще темнеет море, и лишь вдаль чернеет темная береговая полоса острова. Неспеша потягиваешься, начинаешь физзарядку. Постепенно океан проясняется, горизонт с востока светлеет, и край воды приобретает голубоватый оттенок. Затем над водой появляется маленький яркий сегмент; он увеличивается, поднимается вверх, освещает водную гладь. Потом видишь половину, три четверти, и, наконец, полный шар солнца, стоящего на краю горизонта воды. Зрелище неотразимое! Получаешь большой запас энергии на долгое время. Такие великолепные эпизоды и картины моря – нечастое явление в тропиках. Следующий рассвет может начаться для нас дождем, штормовой погодой и болтанкой корабля на океанских волнах. И к этому природному явлению тоже со временем привыкаешь. В такие моменты в свободное от вахты время, держась за поручни, вбегаешь по трапу на корму корабля, встаешь лицом к волне, держась за ручки запасного штурвала, и приходит мысль, что Человек – самое сильное и разумное существо в этом мире. Вспоминается один забавный случай у берегов острова Гуам. Возле бухты Апра вокруг Амперметра несколько раз обошел американский катер, с которого два фотографа делали снимки нашего корабля. Вдруг другие люди в штатском начали бросать нам на палубу вначале баночное пиво (мы его в банках видели в первый раз), потом консервы и пряности в баночках, включая горчицу (почему-то кисло-сладкую) и прочие продукты питания. На этот дружеский жест командир кораблю отдал команду спустить на воду самодельный плотик из нескольких деревянных брусков с, прикрепленной сверху бутылкой вина и несколькими пачками папирос. Американцы, попробовав вино и папиросы, остались очень довольны нашим подарком. Дальше – интереснее. Катер подошел вплотную к нашему кораблю, и один из штатских американцев собрался перелезть через борт на корабль. Ему не дали это сделать. Корабль срочно набрал скорость и отделился от американского катера. Минут через 30–40 офицеры собрали в кают-компании всех свободных от вахты военмор-срочников и приказали принести все брошенные нам с катера баночные продукты. Принесли банки, которые поймали с воздуха или подобрали с палубы, за исключением баночного пива, оно исчезло бесследно, содержимое банок выпили до построения личного состава. Командиры пожурели наиболее активных матросов, а сближение катера с кораблем и винно-табачный подарок в их адрес мотивировали тем, что американцы подбросят нам местных газет и журналов с интересующей нас информацией. Заканчивался третий месяц нахождения в тропиках (10-я Тихоокеанская параллель). Вскоре на замену нам подошел корабль с нашего дивизиона. Прозвучал марш Прощание славянки, и Амперметр, после выполненного боевого задания, взял курс норд. Похудевшие и загорелые, мы возвращались в заснеженный родной порт.

О последующей морской службе

Возвращаясь во Владивосток, наш корабль в Японском море снова попал в небольшой шторм. Попадавшая на надстройки, мачту, канаты, запасной винт и другие механизмы корабля вода замерзала, образуя слой льда. Чтобы корабль не перевернулся, матросы по несколько человек, поочередно скалывали с них лёд и сбрасывали его через борт в море. Корабль постепенно подходил к бухте Золотой Рог, и вскоре пришвартовался к стенке

37-го причала. Затем был небольшой отдых, подготовка: ремонт, частичная замена аппаратуры у РТС, у других служб – закрепленного за каждым матросом оборудования, техники; корабельные работы, а к концу весны – новый дальний поход. И снова заправка топливом, водой, продуктами, обновление ЗИПов для станций, аппаратуры, радиоприборов – для РТС. С шестой версты вновь прибыла на корабль команда офицеров, мичманов и человек 15–17 военморов срочной службы со своей аппаратурой. На сей раз взяли курс на зюйд Японского моря к Корейскому (Цусимскому) проливу. Чем ближе приближаемся к проливу, тем больше штормит. Наш Амперметр несколько раз безуспешно пытается пересечь пролив, выйти в Восточно-Китайское море. Вскоре командир получает добро от командования базы на заход в бухту Посьет (приграничная зона с КНДР) для заправки питьевой (пресной) водой и топливом. Там же хотели оставить матроса из приписной группы, который несколько дней, с трудом перенося качку, лежал пластом, только пил воду, его тошнило. Однако командир оставил его на корабле, и мы снова идем к Цусимскому проливу. Море успокоилось, корабль благополучно проходит пролив, мы выходим в Восточно-Китайское море. Вахтенный офицер объявляет общее построение на палубе, мы снимаем головные уборы (панамы) в честь погибших Российских кораблей, замполит спускает на воду бескозырку в честь погибших порт-артуровцев в боях с Японской армией кораблей в 1904–1905 годах. Идем дальше к Тонкинскому заливу (южнее острова Хайнань) в Южно-Китайское море. Через несколько часов, подходя к заданному месту патрулирования, встречаем корабль нашего дивизиона, который мы должны сменить, чтобы продолжить боевое задание в течение трех месяцев. Экипажи обоих кораблей возбуждены, на Амперметр переплавляется плотик с офицерским составом корабля, покидающего места патрулирования. Каждый офицер по своему направлению общей боевой задачи информирует амперметровских офицеров о выполненной работе, наиболее интересных эпизодах, случившихся за прошедшие три месяца, и предложениях по решению задач и их анализу, предотвращению ошибок. После совещания по приему-сдаче дел накрывается стол с выпивкой и закуской. Офицеры возвращаются на свои рабочие места, звучит марш Прощание славянки, уходящий корабль маневрирует, делая круг почета, и берет курс в родной порт Владивосток. У нас же начинается выполнение основной задачи – фиксировать вылеты палубной авиации с кораблей-авианосцев ВМФ 7-го флота США, своевременно информировать наших специалистов во Вьетнаме о предстоящих бомбовых ударах с самолетов. Чаще всего в морских водах севернее 17-ой параллели находились два американских авианосца (ударных) с кораблями прикрытия и обслуживания. Классическая ударная группировка (АУГ) включала подводную лодку (или их несколько единиц), но в Южно-Китайском море подлодки США отсутствовали, по-моему, из-за небольшой глубины, илистого дна моря и, главное, их ненужности там. У берегов Южного Вьетнама стояли 1–2 вертолетоносца ВМФ США. Мы информировали об их местонахождении, фиксируя по позывным на радиоаппаратуре переговоры, как между кораблями, так и летчиков с базой. В поле нашего зрения были и другие полувоенные и гражданские корабли. Вспоминаются случаи захода в порты Северного Вьетнама советских кораблей с вооружением, техникой и продовольствием на борту. Американские летчики, их, как правило, не бомбили, а уничтожали переправлявшие технику вьетнамские джонки, курсировавшие от советского корабля до берега. На моей памяти был лишь один случай, когда американцы сбросили с самолета металлическую болванку, которая, падая с высоты, пробила палубу и борт советского судна ниже ватерлинии. Заделав пробоину и спешно залатав дыру, корабль срочно выгрузил свой товар и отправился на ремонт. Основная доставка грузов из СССР в Северный Вьетнам осуществлялась в 60-е годы морским путем, так как железнодорожные и автомобильные пути через Китай фактически были закрыты. Отношения, в том числе и торговые, между СССР и КНР с каждым годом ухудшались, достигли апогея к 1969 году, вылившись в военный конфликт на острове Даманский. Американские корабли и авиация постоянно заходили в японский порт Сасэбо, где им проводили ремонтные работы, замену отдельных частей и оборудования, производили заправку водой, топливом, а экипажи кораблей отдыхали в японских портовых городах. Изнурительно тяжелые трюмные вахты, отсутствие вентиляции, жара от ламповой аппаратуры, а также малоподвижный образ жизнедеятельности даже при калорийном питании не способствовали восстановлению сил. К тому же отдых после вахты был также неполноценным из-за духоты в кубрике, вмещавшем до сорока человек, и штормящего моря. И этот, и последующие дальние походы были похожи один на другой: продолжительность 3–3,5 месяца, один и тот же характер деятельности, схожее свободное от вахты времяпрепровождение – сон, еда, политинформации, настольные игры, просмотр кинофильмов. Я был корабельным киномехаником более двух лет, поэтому последнее стало для меня дополнительной обязанностью. На небольшом пространстве ограниченной территории мы выполняли общую боевую задачу и коллективно отдыхали. Однако конфликтных ситуаций среди корабелов, между кораблями и приписной группой практически не было ни на национальной, ни на другой почве. Конечно, подтрунивали над некоторыми личностями, но чаще помогали друг другу. Кстати, молодой матрос Смирнов Виктор, из приписных, который очень страдал морской болезнью, вскоре поднялся, начал нести вахтовую службу наравне с остальными. Я был

с ним и в других совместных походах на Амперметре. К развлечениям в свободное время можно добавить еще ловлю ночью сачком на свет рыбы, морских змей, осьминогов, ежей и других обитателей моря. Их шкурки и скелеты высушивали на солнце и привозили домой как сувениры. Некоторые моряки изготавливали браслеты к часам из цветного плексигласа, из медно-никелевых трубок делали макеты кораблей, подводных лодок и другие небольшие поделки. Мне запомнился один случай. В море увидели нескольких акул. Матросы забросили стальной тросик с самодельным крючком на конце, на который нанизали окровавленных рыб и другие свежие морепродукты. Одна из акул тут же схватила наживку, а матросы с трудом вытащили сообра почти трехметровую хищницу. Оглушенную акулу хотели ножами разрезать на части. Но не тут-то было, ножи отпружинивали от кожи акулы. Попытались добыть на сувениры кому зуб, кому частичку плавника или кусочек кожи, применив специальный нож, ударяя по нему молотком. На побывку в отпуск, положенный при четырехлетней службе, и при демобилизации многие привозили вышеперечисленные дары моря, а также морские кораллы. Их откололи при возвращении с одного из походов с коралловых рифов. Несколько больших коралловых друз предназначались для адмиралов. У одного из них вскоре должна была наступить юбилейная дата, и наш капитан получил от высшего руководства задание доставить друзы из кораллов во Владивосток. Друзы поменьше с более скромными, но достаточно красивыми рисунками мы оставили себе как память о тех временах. Боевые походы в Южно-Китайское море требовали от каждого из нас очень быстрого, четкого и качественного выполнения всех моментов и операций, так как каждая минута задержки информации о нападении с воздуха многократно увеличивала разрушения и число жертв во Вьетнаме. Оперативность и качественное выполнение функциональных обязанностей каждым матросом, старшиной, мичманом, офицером – всего коллектива, – позволяла на отлично выполнить боевое задание. А это была не только интернациональная помощь, но и поощрение в виде дополнительных пятидневных отпусков. У меня в июле-августе 1967 г. к очередному месячному отпуску набежало дополнительных 15 суток. Преддембельский морской поход в Южно-Китайское море весной 1968 г. вспоминается двумя яркими эпизодами. Первый – операция аппендицита. Накануне мичман БЧ-5 Пыжьянов – полный мужчина средних лет, (немного полегче нашего шарообразного интенданта мичмана Колечко) – почувствовал острую боль и пришел на обследование в каюту доктора. Корабельный док самостоятельной хирургической практики не имел, но тут же поставил диагноз аппендицит и определил, что мичману нужна операция. Получив добро у капитана корабля на проведение операции, доктор начал готовить инструмент, а кок и кухонный рабочий – мыть стол и близстоящую мебель в кают-компании. Примерно через час док с коком, облачившись в белоснежные халаты и постелив простынь, уложили мичмана на стол. Применив местный наркоз, начали резать мичману живот. Док очень долго – более полутора часов – искал этот ненужный кусок кишки, но так и не смог найти. Далее наши хирурги передали кэпу SOS, а док начал зашивать разрезанный живот. В это время корабль находился в Восточно-Китайском море, и часа через два к нам подошел быстроходный корабль (по-моему, пограничный), на который погрузили заштопанного мичмана и быстро переправили во Владивосток. По возвращении из похода мы узнали, что Пыжьянова благополучно прооперировали в госпитале Владивостока. Он вскоре выписался из клиники, но на корабль больше не вернулся. В середине 70-х годов, будучи в Приморье в командировке, я на улице Ленинской города Владивостока увидел мичмана и окликнул вопросом Пыжьянов?. Это был он. Мы разговорились, и он мне поведал, что наш корабельный хирург чуть не лишил его жизни. Вскоре после операции он списался с корабля на берег и дослуживал до окончания договора (контракта) вблизи Владивостока на ремонтной базе. Второй необычный случай произошел в Южно-Китайском море. На корабль пришла срочная радиограмма из штаба Тихоокеанского флота, по которой кораблю радиотехнической разведки Амперметр предписывалось отойти от авианосцев США, а следовательно и от берегов Вьетнама, на 30–35 миль. Мы почти неделю стояли вдали от кораблей 7-го флота США и вели работы только радиоаппаратурой и станциями. За 55–60 километров от неприятеля не могло быть и речи о визуальном наблюдении за ним. Через неделю нашему кораблю разрешили подойти к авианосцам США и выполнять свою боевую задачу. Как потом сообщила советская пресса, один из разведывательных кораблей США, находясь в Японском море недалеко от границы СССР–КНДР, зашел в территориальные воды, был захвачен совместными усилиями пограничников этих стран и препровожден в корейский морской порт для разбирательства. И, чтоб американцы не пленили наш корабль в Южно-Китайском море, нам срочно предписывалось уйти на это время от кораблей США. Запомнился мне и поход к берегам Китая, когда Амперметр курсировал в Восточно-Китайском море недалеко от Гонконга (Сяньганя), в Желтом море – до Циндао. Происходило это осенью 1967 года, в канун 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции, когда отношения между нашей страной и Китаем были очень натянуты и дикторы китайской радиостанции на чистом русском языке грозили СССР войной. Перед выходом корабля в морской поход к нам прибыла и разместилась на корабле приписная группа из двадцати офицеров и сверхсрочников сухопутных войск СССР. Вскоре они сменили сапоги на гражданскую тропическую одежду и уже не выделялись внешним

видом. Выяснилось, что среди морских офицеров не нашлось хорошо знавших китайский язык. Таковые прибыли на корабль со своей техникой и работали в постах отдельно от нас. Мы догадывались, что их основная задача сводилась к наведению советских ракет на важные китайские объекты в случае объявления войны между нашими странами. Кроме того они помогали корабельным радиопостам РТС в обобщении информации по кораблям КНР возле которых мы курсировали постоянно. Китайские корабли (и крупные, и джонки) изобиловали красными полотнищами с написанными белой краской иероглифами. Обязателен был портрет Мао на надстройке (рулевой, штурманской рубке) – тоже яркий и больших размеров. Борты кораблей тоже были испещрены яркими иероглифами, да так, что с трудом можно было найти номер корабля. Чудили и китайские моряки, одетые в вылинявшие синие робы, в синих беретах с красного цвета тряпичной звездой. Они выходили группами по несколько человек к ближнему от нашего Амперметра борту, демонстративно смеялись. Одна группа кушала яблоки, другая – апельсины-мандарины, следующая – еще какие-то фрукты и сладости, демонстрируя нам их прекрасное питание и жизнь в целом. Потом выбегал их кок с куском мяса, деревянной дощечкой и ножом-топором, отрубал кусочки мяса и некоторые из них выбрасывал за борт, демонстративно показывая нам их богатый выбор и ассортимент. Маневрирование и постоянное курсирование вдоль берегов Китая из Восточно-Китайского в Желтое море туда и обратно продолжалось, как всегда, в течение трех месяцев. Только в этот раз был одиночный поход – мы никого не меняли, и после нашего похода никто из наших кораблей не остался в этих водах.

Обобщение и отдельные эпизоды

По истечении сорока лет, прошедших после окончания срочной службы на корабле, забывается тяжелая, монотонная работа в походных условиях. В целом, дальние морские походы заняли полтора года, то есть половину службы на КРТР Амперметр. Даже в последнем морском походе за два месяца до дембеля приходилось учить молодых матросов, оставаясь в посту после своей шестичасовой вахты. И вот, проверив свой дембельский чемодан (чтобы сослуживцы не положили в него скребок, металлическую щетку или другой боцманский инвентарь на память), под звуки марша Прощание славянки в последний раз спускаешься с трапа корабля на пирс, проходишь КПП, оглядываешься на родной Амперметр, соседние корабли разведки и становится торжественно-тоскливо. Идешь во что-то новое, необычное, земное и под дружественные напутствия корабелов ждешь уже другого, сухопутного. Мной и годком Чулковым Сергеем были отклонены неоднократные предложения о продолжении корабельной службы в качестве младших офицеров, – конечно после шестимесячного обучения на курсах. По возвращении на Урал я несколько лет видел морские сны и очень экономно (до капелек) расходовал питьевую воду, особенно холодную, ключевую, которой так не хватало в жарко-влажном тропическом климате. Не менее пяти лет я не мог спать на боку, а только плашмя на спине или животе, держась за боковину кровати, как за кроватьную цепь на корабле. И еще долго испытывал отвращение к консервированным продуктам, особенно к овощным и рыбным консервам, приевшимся в дальних морских походах. Впоследствии, работая на предприятиях и в организациях Челябинска, я часто бывал в командировках во многих уголках нашей страны и за ее пределами. Остались в памяти интересные встречи, происшедшие в разные годы. Это встреча на острове Русский двоих одноклассников по Саткинскому техникуму (Павла Котровского и Николая Карпуся). Оба уехали на отработку на рудники Магаданской области, откуда их через два месяца призвали на срочную службу, направили в радиотехническую школу в соседний курсантский взвод и даже в одно здание (они на первом, а я на втором этаже). Вместе мы прослужили более полугода. Второй незабываемый эпизод произошел спустя 14 лет в одном из гарнизонов СГВ в Польше. При финансовой проверке правильности начисления зарплаты работавшей жене советского офицера для подсчета стажа потребовалась трудовая книжка, из которой я узнал девичью фамилию, а также город, где она начала работу по специальности. В дальнейшем при разговоре с ней выяснилось, что она родная сестра Геннадия Сызганова – моего годка, с которым мы три года дружили и служили в трюмном посту на корабле Амперметр. Происходили и другие встречи вдали от Урала и малой Родины г. Сатки с приятелями, земляками и однокашниками. К большому сожалению, многих служивших на разведывательных кораблях и выполнявших в 60-е годы боевые задания в Южно-Китайском море уже нет в живых, и они так и не узнали о положенных им льготах, предусмотренных Федеральным законом О ветеранах. Не знают о них или не могут добиться получения Удостоверения участника боевых действий и живущие поныне военморы, участвовавшие в тех трудных боевых походах. Со временем ярче вспоминаются эпизоды и случаи, связанные со свободным временем и его проведением. Сколько выдумки вложено в изобретение способов доставки спиртных напитков на корабль. Бутылку со спиртным после ее покупки в магазине можно было засунуть в левый рукав (правой рукой необходимо отдавать честь старшим по званию) шинели или бушлата. После приобретения бутылки водки или вина она ставилась горлышком вниз,

а сверху в большой бумажный кулек засыпались конфеты, чтобы не было видно дна бутылки. Оригинальный способ доставки спиртного – это искусно изготовленная емкость в виде книги (листы нержавеющей стали, спаянные и выкрашенные краской). С оборотной стороны делали аккуратно отверстие, плотно закрывали его плоской резиновой пробкой. В завершение книгу обертывали в суперобложки, меняя авторов-классиков марксизмаленинизма. В канун праздников организовывали рейд за спиртным, используя банки из-под кинофильмов. Выходили с трапа корабля с двумя-тремя банками, одна из которых была пустой. Шли на соседний причал, сдавали просмотренные ленты, получали там же новые фильмы. Затем заходили в магазин, покупали спиртное, укладывали в пустую банку и шли к кораблю. Там по договоренности с годком (Сергея Чулков – ДМБ г. Архангельск), прятали бутылки в лари с крупами до праздничного вечера. Когда на корабле оставались всего два офицера, или офицер и мичман, доставали из твиндека спиртное, закуски – консервы и хлеб с камбуза, приносили все это в трюмный пост, врубали негромко магнитофон, и годкисорокоты балдели под музыку или песни Владимира Высоцкого. По слухам, годки с другого корабля нашего дивизиона готовили брагу и хранили ее в огнетушителе. Предварительно из него удаляли углекислотный порошок, другие составляющие пены для тушения пожара и, тщательно промыв внутреннюю часть, заливали теплую воду, добавляли сахар и немного дрожжей. Примерно через неделю спиртосодержащий состав (то есть брага) был готов к употреблению. В шестидесятые годы на острове Русский были учебки для всех специальностей Тихоокеанского флота (от коков, механиков, энергетиков, радистов, радиометристов и других флотских специалистов) и дисбат. Процедура приготовления браги имела место и в учебке. На острове существовал сухой закон, в продаже не было спиртного, даже столового сухого вина, которое нам впоследствии выдавали в морских походах по нормам подводного пайка. Брагу готовили в ведренном деревянном бочонке и хранили в котельной, в соседней с банным отделением комнате. Туда вскоре зачастили старослужащие из близлежащих вещевого и продовольственного складов. Перед обедом принимали по кружке браги, а потом шли в столовую. А мы, курсанты, помощники кочегаров, иногда, после ухода старшин и старших матросов на обед, помогали побыстрее израсходовать содержимое бочонка. В завершение повествования хочется отдать добрую память контр-адмиралу Сотникову А.Н. – командующему КРТР и кораблям-офицерам, которые вдали от семьи вместе с нами несли все тяготы и лишения нашей морской службы. По возвращении с похода к причалу 37 Владивостока некоторые из офицеров не спешили спускаться с трапа корабля на берег, говоря: Пусть жена успеет приготовить праздничный обед и уберет чужие мужские окурки. Я признателен всем тем, с кем мы вместе служили, общались, чудили в далекие 1964–1968 годы. Помню всех: сверхсрочников-мичманов Карпова Юрия (РТС) и Пыжьянова (старшина БЧ-5), начальника РТС старшего лейтенанта Чеснокова Евгения Петровича, замполита капитан-лейтенанта Лигуса Владимира Николаевича, каптрианга командира Амперметра Ворошилова Льва Васильевича. Очень благодарен нашему командиру капитану третьего ранга Печёнкину Михаилу Ивановичу, за боевые походы награжденного орденом Красного Знамени и с улыбкой вспоминаю давнюю обиду за то, что в последний год службы он отправил меня на остров Русский на краткосрочные курсы младших командиров, после которых присвоил мне очередное звание старшина первой статьи. Штурманом на Амперметре был Кондратьев В.Е., инженером РТС - лейтенант Сухов Геннадий Михайлович, а доком – лейтенант м/с Морозов Анатолий Геннадиевич. Из личного состава срочников хорошо запомнились годки – последние сорокоты 1968 года службы: Чулков Сергей из Архангельска (см. фото) – РТС, пост № 3, Сызганов Геннадий (Николаевск-на-Амуре) – РТС, акустик, Казаков Пётр (Брянщина) – РТС, трюм, Кругликов Виктор (Петропавловск Казахский) – РТС, радист, Халин Константин (Забайкалье) – СПС, шифровальщик, Захаров Владимир – БЧ-5, моторист, Жбанов Николай (Подмосковье) – боцманская команда (см. фото). Из более раннего призыва (1963–1967) со мной несли морскую вахту два Виктора – Поздеев (командир поста радиометристов-навигаторов) и Сизов. Общался также с их годками-уральцами: Глуховым Василием, Ульяновковым Николаем (пост № 3, РТС), Савченко Геннадием (Комсомольск-на-Амуре) – БЧ-2, штурманская служба и, конечно, коком Рябничуком Владимиром (Кременчуг), Ячменёвым Павлом – акустиком и с другими моряками. Из призыва 1962 года сорокоты Зубов Анатолий (БЧ-5), Третьяк Владимир (РТС, радист), Ветвицкий Степан (РТС). Самые же дружеские отношения сложились у меня с Виктором Мироновым и Валерием Терентьевым. Они были старше по призыву, и на корабле нам приходилось общаться не так уж часто, зато теперь мы встречаемся постоянно, потому что все живем в одном городе и даже в одном районе Челябинска – Калининском. В заключение нельзя не упомянуть моряков с других кораблей радиотехнической разведки, вместе с нами выполнявших боевые задания. Это свердловчанин Сабуров Пётр, с которым я учился в РТШ на о. Русский, мой земляк Токарев Анатолий (г. Сатка, Челябинской обл.) с корабля Дефлектор, Слюсаренко с Гидрофона и другие отличные ребята. С середины до конца шестидесятых годов гидрографические суда (ГС-34, ГС-47), пришвартованные к 37-му причалу Владивостока, ходившие в дальние морские походы, менялись на более крупные корабли. В 1966 г. корабли 4-го ранга списали, и боевую вахту на морях и Тихоокеанском

побережье остались нести корабли 3-го ранга. Анемометр – самый старый – списали в 1968 г. Построенные на верфях ГДР и Японии Амперметр, Гидрофон, Дефлектор, Измеритель, Протрактор переоборудовали из рыболовных траулеров. В 1967 г. в дивизионе кораблей 37-го причала (комдив Плоткин С., капитан II ранга) появляются флагманские разведывательные корабли Гидрограф и Пеленг, в 1968 г. – Гавриил Сарычев. Условия обитания на них были комфортнее, т.е. более просторные вахтенные посты, кубрики, каюты, но на них службу проходили уже не сорокаты, а моряки со сроком службы три года.

г. Челябинск, май 2009 г.

PS: В 1976–1980 годах, через восемь лет после окончания срочной службы я работал по организационному набору в Северной Группе советских войск (г. Легница, Польская народная республика) и постоянно находился среди старшего офицерского состава, но офицеры, подобные корабельным морским трудягам, честные и отзывчивые, встречались там очень редко... Балакин Владимир Васильевич, старшина I статьи, образование высшее – экономическое, родился 13.08.1945 г. на Урале в г. Сатка. Там же до призыва закончил горно-керамический техникум. В 1964-1968 гг. проходил срочную военную службу на Краснознаменном Тихоокеанском флоте ВМФ СССР в составе экипажа корабля 38-й отдельной бригады разведывательных кораблей особого назначения. Трижды (в 1966, 1967 и в 1968 гг.) в составе экипажа МРЗК Амперметр в должности радиометриста-командира поста участвовал в походах в зону боевых действий ВВС и ВМС США в Тихом океане (район острова Гуам - авиабаза стратегической авиации ВВС США), в Южно-Китайском море, в Тонкинском заливе, решая специальные задачи боевой службы по упреждающему предупреждению ПВО ДРВ о налётах американской авиации. Награжден медалями XX лет Победы в ВОВ 1941-1945гг., 300 лет Российскому Флоту, Почётным знаком За дальний поход. В н/в живет в г. Челябинске. Член Уральского отделения МООВВВ.