

**ВЛАДИМИР  
ТОЛСТИКОВ,**  
председатель  
Союза ветеранов ВМФ

## На «пахоте» Суэцкого канала

Я родился в 1951 году. До окончания петрозаводской средней школы № 71 г. Петрозаводска проживал вместе с родителями. В 1968 году, за 3 месяца до окончания школы, решил поступать в Высшее военно-морское училище имени М.В. Фрунзе.

Экзамены – трудная пора: на одно место 6 претендентов. Успешно сдаю, но на приемной комиссии члены комиссии, в основном участники Великой Отечественной войны, много лет прослужившие на флоте, говорят: «Все хотят быть штурманами, однако мы лучше знаем, что необходимо флоту». В результате собеседования я стал курсантом минно-трального факультета.

После окончания училища в 1973 году, получив воинское звание «лейтенант», по распределению был отправлен на Тихоокеанский флот в Петропавловск-Камчатский, где получил назначение на должность командира боевой части БЧ-2-3 морского тральщика. В этой должности с июня по декабрь 1974 г. принимал участие в боевом тралении Суэцкого залива, за что был награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных силах

СССР» 3-й степени. Один год служил в должности старшего помощника командира корабля воздушного наблюдения, а в 1976 году был назначен командиром морского тральщика, где на однотипных кораблях в этой должности прослужил 10 лет. В 1986 г. был назначен командиром морского транспорта – ракетовоза «Ветлуга», где и закончил службу в 1993 году по сокращению штатов. Вышел в запас с должности командира корабля 2-го ранга, в звании капитана 2-го ранга.

Часто вспоминается сентябрь 1968 г., ещё не принята присяга, ещё идёт курс молодого моряка... Живём в лагере под Ленинградом на берегу Финского залива. Утро. Полог палатки примёрз, с трудом вырываем его из промёрзшей почвы. Выходим на зарядку. Форма одежды – трусы, ботинки.

Присяга на легендарном крейсере «Аврора». А накануне – первый урок матросского самообслуживания: пришиваем погоны и курсовки на выданную форму. Не спим часов до трех. Флот нас многому научил, и прежде всего – быть самостоятельным во всех жизненных вопросах, в том числе и в бытовых.

Выпуск молодых офицеров в 1973 году прошёл очень торжественно. Позади 5 лет курсантской жизни в лучшем городе Земли – Ленинграде, впереди вся служба – то, для чего тебя готовили 5 лет.

Мне выпала Камчатка – одно из престижных мест для флотской службы. Край далекий, но выслуга там идет год за два. За время курсантских практик побывал на всех флотах – Северном, Балтийском, Черноморском. А на Тихом океане не был. Первая встреча с Камчаткой: август, температура воздуха плюс 30 градусов, кругом все зелено, как в Сочи, горы, сопки, вулканы, вершины которых в снегу, внизу океан... Красота! Но в воду не сунешься – температура 8-10 градусов круглый год. В сентябре уже снег, ветер часто 25-30 метров в секунду. И так до мая-июня. Но воздух зимой теплый, редко температура бывает ниже 10-15 градусов.

Всю зиму хожу в свое управление, расположенное на сопке, возле красивого одноэтажного дома, и только в апреле с удивлением узнаю, что в доме этом – 2 этажа, первый этаж был занесен снегом.

Осваиваю на практике то, к чему теоретически готовили в училище. Огромная помощь идёт от мичманов, среди которых многие участники войны и боевого траления на Балтике. Для всех война закончилась в 1945 году, но еще до середины 1960-х продолжалось боевое траление мест боёв флотов и кораблей. И до настоящего времени во многих морях на акваториях, где велись боевые действия, реальная минная угроза существует.

В море мы находились практически постоянно: сначала подготовка, потом сдача учебных задач, обеспечение деятельности сил флота, два раза в год учения под руководством командующего Камчатской флотилии, один раз в год под руководством командующего флотом... И множество других задач, которые связаны с военным и гражданским флотом иногда и не напрямую. Например, доставка семей военнослужащих и различных грузов в отдаленные гарнизоны, куда только морем и можно попасть.

9 мая 1974 года, стоим на боевом дежурстве по охране бригады подводных лодок в 50 милях от базы. Выходной день. Вдруг сигнал по радио – «Боевая тревога». Приказ: срочно сниматься и идти к базе. Для мирного времени сигнал был очень необычен.

Приходим на базу. Новый приказ: готовить корабль к плаванию в южных морях. Начинаем про-

водить предподходную подготовку, формировать экипаж по штатному расписанию военного времени, пополнять запасы, менять устаревшую технику, замену которой самолетами присылают, как говорят на Камчатке, с «Большой земли» – из Кронштадта, Севастополя и т.д. Экипаж заменен на 70%: половина по здоровью, половина по политическим соображениям. Хотя какие это были соображения, до сих пор не ясно. И не всегда замены были лучшим вариантом... Чаще – наоборот... Например: для подготовленного экипажа типовое упражнение – расстрел плавающей мины – нормируется расходом не более 20 снарядов. При контрольном боевом тралении артрасчет на расстрел первой мины, стреляя в первый раз в скорректированном составе, израсходовал 124 снаряда. Правда, в боевой обстановке обучение происходит быстро, и на третью мину уже было израсходовано только 3 снаряда.

25 мая вышли во Владивосток. 30 мая ошвартовались у пирса на о. Русский. И только там узнали, что по приглашению Арабской Республики Египет идем на разминирование Суэцкого залива, включены в отряд траления. 2 июня вышли курсом на юг. 45 суток длился переход, к качке, за редким исключением, привыкают все, но ходить, все время отталкиваясь от переборок, и ловить ползающие по столу тарелки с пищей – очень утомительное занятие.

В Индийском океане ночью в шторм смывает за борт помощника командира базового тральщика. Ему повезло – был в спасательном жилете, и потому его удалось отыскать через 4 часа поисков. Готовясь к боевой работе, занимаемся сплыванием экипажа. Умения приходят не сразу, но ежедневный труд и боевая необходимость заставляют в короткие сроки сделать то, чему в обычной обстановке учились месяцы. 15 июля 1974 года встали на якорь на рейде п. Хургада. Вездесущий «Голос Америки» на русском языке информирует об этом событии и даже уточняет наши данные. Мы знали о прибытии в этот день шести кораблей, а «Голос» сообщил о семи. И точно – утром седьмой корабль встал рядом с нами. С рассветом первый наш корабль пошёл на минное поле.

Мина – это мощнейший заряд взрывчатки, который взрывается при ударе о нее корабля либо под воздействием звукового, гидравлического или электромагнитного поля приблизившегося к ней судна. Мины бывают донные – лежащие на дне мелководья, и плавающие – с закреплением

на якорях в подтопленном под воду положении. Мины снабжаются хитроумными устройствами подрыва, например: счётчиком времени, который поставит мину на боевое дежурство через какой-то заданный срок; счётчиком кратности, который допустит проход над миной, например, 10 судов и подорвёт одиннадцатое, и т. п. Мины – это эффективное, коварное оружие, обладающее ещё и психологическим воздействием. С этим оружием призваны бороться специализированные суда – минные тральщики. Качественно изготовленный минный тральщик способен ходить среди мин, а «органы чувств» мин его не наблюдают. Невидимый же для мин тральщик тянет за собой устройства, отделяющие мины от якорей для их последующего расстрела из пушек или устройства, создающие электромагнитные, звуковые и гидродинамические поля, которые провоцируют мины на подрыв в отсутствии судна.

По данным египетских ВМС, в районе нашего траления было выставлено шесть минных полей, два с якорными минами, четыре с донными. Координаты полей нам предоставили. Однако через неделю выяснилось, что эти координаты не точны. Постановка мин производилась силами ВМС Египта в сентябре 1973 года ночью, в это же самое время начался налет авиации Израиля. В результате мины были сброшены кое-как, и точность предоставленных координат полей оказалась грубо ориентировочной. Угроза от этих мин оказалась более чем реальна – до нашего прихода погиб тральщик ВМС АРЕ со всем экипажем на борту, а ближе к Синайскому полуострову нам показали торчащую из воды рубку затонувшего танкера, капитан которого понадеялся на удачу.

Что такое траление минных полей? Образно говоря, это «пахота» акваторий. Задача траления – неоднократно пройти участок с тралями для определенного типа мин, не оставив пропусков и просветов в тральных полосах, ибо там-то, по известному закону подлости, после траления и могут оказаться необезвреженные мины. Корабли идут строем, точно выдерживая дистанцию между собой под постоянным контролем вахтенного офицера и штурмана.

В пять утра тревога, команда «По местам стоять, с якоря сниматься. Тральному расчету на ют. Трал МТ-1 к постановке приготовить». По нормативам, на эту процедуру уходит около часа. Здесь 10-15 мин. И начинается работа. Мы на минном поле, галс в одну сторону 1-1,5 часа, разворот и обратно. И так до самых сумерек.

Стемнело, выбрали трал, встали на якорь. Завтра то же самое.

Жара – 30-40 градусов. На палубу ветер с пустыни приносит песок. В машинном отделении температура выше 50 градусов. Распорядок дня был изматывающим. Дело в том, что в начале августа 1974 года для работы непосредственно в Суэцком канале здесь должен пройти отряд боевых кораблей ВМС США и Великобритании. Вторых, по нашим законам боевым тралением признается присутствие с тралями на минном поле не менее 12 часов... И, в-третьих, темными южными ночами тралить было нельзя из-за большой вероятности в кромешной темноте упустить всплывшую мину.

Вспоминается такой случай. Наш тральщик должен уничтожить подсеменные всплывшие мины из артиллерийской установки. Подходим к всплывшей мине, готовимся её расстрелять наименьшим числом выстрелов. И вдруг взрыв – сама взорвалась. Срок боевой службы мины по годности батарей 1 год. Год со времени постановки прошёл. Но что-то там не так, как нужно, сработало, и мина взорвалась рядом с нами. Теория теорией, а из практики известно, что до сих пор опасны мины, поставленные еще в Первую мировую войну.

Но вот очищены минные поля с якорными минами, закончены работы неконтактными тралями на полях с донными минами. 13 сентября 1974 года идёт контрольное траление – проверка: все ли мы чисто выбрали. 13 часов, обед, и вдруг мощный гидравлический удар по корпусу корабля. Значит, где-то близко взрыв. Выбегаем на палубу, концевой тральщик вываливается из строя, начинает кружиться. Через некоторое время выясняется, что под ним произошел взрыв мины сразу за срезом под кормой. Повезло: мина сработала с задержкой, и это спасло корабль. Повреждения были – тринадцать пробоин. Всё, что может разбиться, – разбилось, с фундамента сошел дизель-генератор. Но экипаж достаточно быстро справился с повреждениями. Старшина 2-й статьи Миронов с головой погружался в солянку, заделывая пробоины. Через десять дней этот корабль снова вышел на минное поле.

Запросили ВМС Египта, как они ставили приборы кратности на минах, и опять определенного ответа не получили. Прибор кратности мины считает проходы над ней кораблей, не давая сигнала мине на подрыв до заранее установленного числа. Прибор кратности позволяет миноносцу выс-

тавлять мины из середины колонны, создавать противнику иллюзию минной безопасности, заманивая на мины ценные транспорты и корабли уже после разведки минной опасности. После 13 сентября мы вынуждены были проводить дополнительное траление всех минных полей с донными минами ещё более двух десятков раз, чтобы исключить вероятность подрыва на минах с приборами кратности. Это очень тяжелая и однообразная работа – по одному и тому же участку моря ходить с постоянной скоростью, с четким удержанием места в строю... И так неделями... И, наконец, в ноябре работа закончена. Помощь, как говорилось в эти годы, была дружественная, и потому за всё платил СССР – за нас, за работу и за продукты, в своем большинстве гнилые, которые поставлялись из Египта. Отряд боевых кораблей ВМС США и Великобритании прошел в Суэцкий канал, и мы заканчиваем работу.

Мы идем домой, опять сложный переход из Индийского океана в Тихий, из лета в зиму. 31 декабря 1974 года наш корабль первый из всего отряда вернулся к родным берегам и в 23.00 ошвартовался у пирса ВМБ «Стрелок». Боевая служба закончилась, а служба на флоте продолжалась еще много лет.



**Василий  
ЛУКЬЯНОВ**

**ЖЕНА**

## **Константиновича...**

Однажды в Кадетском корпусе отмечался День подводника. Тут и воспитанники со своим командиром, и седовласые капитаны всех рангов, приглашенные почетные гости. Торжественная часть открывается исполнением гимна российских моряков «Варяг». Моё внимание привлекла элегантная пожилая женщина, на груди которой красовались боевые награды. Флотские командиры с большими звездами относились к ней очень уважительно. Я поинтересовался, кто эта дама.

«Это жена Константиновича – Ольга Николаевна Яковлева», –

пояснил мне капитан первого ранга Н.С. Тропников, председатель Союза ветеранов ВМФ Петрозаводска.

Кто же не знает известного подводника Николая Яковлева, для флотских друзей просто Константиновича, участника Парада Победы в Москве 24 июня 1945 года и всех последующих победных парадов. Я знал этого веселого человека как соседа. Иногда бродили по кварталу с собаками, и я слушал рассказы Николая Константиновича о тех великих и страшных годах людского горя и народного подвига.