

ОСОБОЕ ЗАДАНИЕ

Линейный Ледокол «А. Микоян» один из четырёх серийных ледоколов отечественной постройки заказа Управления Северного морского пути. Корабль имеет стандартное водоизмещение 10 000 тон и построен в 1941 году Николаевским судостроительным заводом.

С начала войны по решению Правительства корабль был передан в Военно-морской флот. В городе Николаеве ледокол был спешно переоборудован в вспомогательный крейсер. На нём было поставлено вооружение – 7 орудий 130 м/м, 4 зенитных орудия 76 м/м, 10 зенитных орудий 45 м/м и 4 пулемёта ДКШ.

В начале августа 1941 года ввиду явной угрозы захвата города Николаева наступающей фашистской армией, по приказу командующего Черноморским флотом, военный крейсер «А. Микоян», не закончив достройки, в ночное время, в часы ожесточённой очередной бомбёжки завода и порта, приняв на борт свыше тысячи рабочих судостроительного завода, снялся с якоря и вышел в главную базу флота – Севастополь.

На пути в Севастополь корабль неоднократно подвергался бомбёжкам и торпедным атакам самолётов противника, от которых успешно отклонялся манёврами и зенитным огнём. В Севастополе в течение месяца военный крейсер «А.Микоян» закончил достройку, прошёл все необходимые ходовые испытания и короткий цикл боевой подготовки. К концу августа месяца корабль был готов для выполнения боевого задания, которое не заставило себя долго ждать. В сентябре в/крейсер «Микоян» включился в боевые действия под Одессой. Артиллерия корабля в этих боях провела более 40 эффективных артиллерийских стрельб по сухопутным частям противника.

Врагу был нанесён чувствительный урон в живой силе и технике. Маневром корабля и огнём зенитных пушек усиленно отражались многократные массированные обстрелы крейсера противником, и, однако, в/крейсер не получил ни одного прямого попадания. Но вследствие близких разрывов бомб, снарядов, все 9 котлов дали сильную течь и были обнаружены другие неисправности в котлах и главных машинах.

За отличное выполнение задания и эффективные артиллерийские стрельбы по берегу экипаж корабля получил несколько благодарностей от командующего Одесским участком фронта генерала И.Е. Петрова.

После возвращения из-под Одессы на главную базу в Севастополь в соответствии с планом эвакуации в/крейсер перевозил из Севастополя в Новороссийск артиллерийские различные грузы. В частности, были перевезены двенадцать запасных артиллерийских стволов 305 м/м главного калибра линкора и 18 артиллерийских стволов 180 м/м тяжёлых орудий. Груз весьма весомый был взят на палубу корабля и благополучно доставлен по назначению. В пути, как всегда, корабль подвергался атакам с воздуха. Все атаки были отбиты, а два самолёта Ю-88 (бомбардировщик Junkers Ju 88) противника сбиты.

В ноябре 1941 года решением Правительства СССР по приказу Наркома Военно-морского Флота в/крейсер «А. Микоян» был разоружён, весь личный состав артиллерийской и минной частей вместе с оружием были переданы в распоряжение Батумского укрепленного района. 400 человек экипажа, весь личный состав корабля был расписан по должностям, соответствующих судовой роли ледокола. С этого момента в/крейсер перестал существовать как крейсер, а стал именоваться ледоколом. Военно-морской флаг был заменён государственным флагом СССР. Мне как бывшему командиру вспомогательного крейсера было объявлено, что на меня возлагается перегон ледокола с Чёрного моря по маршруту, который будет указан позже. Последовал приказ командования Черноморским Флотом: мне, капитану второго ранга Сергееву С.М., вступить в командование ледоколом «А. Микоян» в качестве капитана корабля и срочно подготовить ледокол к заграничному плаванию, что мной было выполнено к 24 ноября.

В ночь на 25 ноября 1941 года конвой кораблей в составе: ледокол «А. Микоян», три танкера под охраной лидера «Ташкент» - флаг командующего эскадрой Черноморского флота Вице- адмирала Л.А. Владимирского, и эсминец «Сообразительный» - командир капитан 3 ранга В.И. Норков - вышли из Батуми в Константинополь. На переходе до Босфора жестокий шторм разметал конвой. Только ледокол «А. Микоян», лидер «Ташкент» и эсминец «Сообразительный» дошли совместно до входного буя пролива Босфор. Здесь ледокол расстался с лидером и эсминцем, обменявшись прощальными сигналами. Танкеры пришли в Константинополь раньше нас по одиночке и стали под разгрузку нефти. В дальнейшем наших танкеров на всём своём пути плавания мы не встречали.

В Константинополе наш военно-морской атташе при посольстве СССР в Турции, капитан 1 ранга К.К. Родионов, передал мне директивное задание Главного Морского Штаба СССР, сущность которого заключалась в следующем:

1. Прорваться через Эгейское море мимо военно-морских баз противника и выйти к восточным портам наших союзников на Средиземном море. Дальнейшие указания я получу от английского военно-морского командования Средиземноморского флота. Рекомендовалось прорыв совершить скрытно от противника.
2. Одновременно была дана инструкция- «Корабль ни в коем случае противнику не сдавать, взрывом потопить, а экипажу в плен не сдаваться.

Информационные данные о военной обстановке на Средиземном море, в частности на Эгейском море, не оставляли никаких сомнений в том, что обстановка для прорыва мимо военно-морских баз противника на безоружном корабле сложная и крайне опасная. В то время все острова на Эгейском море находились в руках итало-фашистских военно-морских сил, а на предстоящем нашем пути, в районе островов Самос, Коз и Родос находились следующие силы противника: дивизион эскадренных миноносцев, отряд торпедных катеров и торпедоносный отряд авиации. Мы были предупреждены о том, что противник догадывается о возможности прорыва советских кораблей в Средиземное море.

Для итальянских и германских посольств не было секретом нахождение советских кораблей: ледокола и танкеров на рейде Константинополя, так как сами здания указанных посольств расположены на берегах Босфора.

Такова была обстановка, в которой надлежало действовать экипажу вверенного мне корабля. Поставленная задача Командованием, категорические требования данной инструкции и военная обстановка на море ставили нас, то есть весь личный состав корабля, в тягостное, затруднительное положение. Экипаж корабля должен был выполнить задачу прорыва, не имея на то надлежащих боевых средств, то есть оружия. Но тем не менее директиву надо было выполнять. В связи с этим личный состав был информирован, а для выполнения задачи и данной инструкции организационно экипаж был разделён на 2 части для действия по боевой тревоге. Одна часть экипажа – группа затопления – имела своей задачей при создавшемся безвыходном положении для корабля по

соответствующей команде с мостика, взорвать и потопить корабль. На вторую часть экипажа – группу сопротивления – возлагались обязанности, в случае возможной попытки противника силой захватить корабль, внезапным ударом оказать противнику сопротивление в рукопашном бою, используя как оружие пожарный инвентарь и самодельные топоры и ножи.

Остановив внимание на некоторых подробностях подготовки корабля к прорыву, я хочу этим подчеркнуть высокую сознательность личного состава и готовность экипажа к самопожертвованию. Личный состав хорошо знал и отдавал себе ясный отчет, на что он идёт и что его ожидает. И я должен сказать, люди были готовы на всё.

Стоянка на якоре в Константинополе была кратковременной, несколько часов. С наступлением темноты снялись с якоря и покинули Константинополь. Из Дарданелл вышли ночью 29 ноября 1941 года. Погода благоприятствовала нам: тьма, видимость 5 кабельтовых, ветер 6-7 баллов с дождём. Движение по Эгейскому морю совершали с возможной скрытностью, только ночами, а днём отстаивались у турецких пустынных берегов около многочисленных мелких островов. На третьи сутки после выхода из Дарданелл, на выходе из Эгейского моря, у острова Родос наш корабль был обнаружен противником, и тотчас был атакован группой торпедных катеров и двумя самолётами торпедоносцами. В течение 2 часов происходило ни на что не похожее избиение нашего корабля, а мы ничем не могли отвечать на удары противника, кроме маневра. От торпед удалось уклониться, а артиллерийский огонь малокалиберных автоматических пушек катеров и самолётов серьёзных повреждений кораблю причинить не мог. Толстую обшивку ледокола снаряды не пробивали, противник учёл это и огонь сосредоточил по мостику и надстройкам, где вызвал много местных пожаров, с которыми личный состав корабля успешно справлялся. В результате торпедные катера и самолёты противника израсходовали весь свой артиллерийский боезапас и все 6 торпед, а задержать или потопить ледокол «А. Микоян» не сумели. Но нанесли кораблю 500 пробоин в надстройках и дымовых трубах и ранили на мостике двух матросов – рулевого Рузакова С.П. и командира отделения сигнальщиков Полещука Е.

Усилившийся ветер и пришедшая мгла дала возможность оторваться от противника и скрыться среди островов у турецкого берега. За одну ночь корабль дошёл до острова Кипр под защиту артиллерийских батарей английской военно-морской базы «Фамагуста». На следующий день

ледокол проследовал в Бейрут, а затем перешёл в порт Хайфа. Во время стоянки в порту Хайфа в Палестине, где корабль проводил ремонт, экипаж корабля вновь подвергся тяжёлому испытанию.

20 декабря 1941 года в порту Хайфа возник грандиозный пожар, в результате взрыва английского грузённого нефтью и соляром танкера «Феникс». Танкер подорвался на магнитной акустической мине итальянского происхождения, сброшенной во время налёта бомбардировщиков. Танкер «Феникс» стоял в ряду с другими танкерами кормой к брекватеру с правого борта ледокола «А. Микоян» на расстоянии корпусов. Взрывом танкер был разломан пополам, на нём загорелась нефть и стала быстро распространяться по акватории порта. Огонь перекинулся на наш корабль, на соседние корабли и на брекватер, на котором была расположена английская зенитная береговая батарея. В порту началась паника никем и ничем не сдерживаемая: команды коммерческих кораблей бросали свои корабли на произвол судьбы и бежали из порта; экипажи портовых буксиров покинули свои суда и тоже разбежались, оставив буксиры под парами. Английское командование портом растерялось настолько, что забыло принять необходимые меры по спасению людей и кораблей.

В эти по истине страшные часы, минуты, когда снова люди экипажа, вверенного мне корабля, оказались в безвыходном положении: в окружении огня, удушающего горячего дыма и рвущихся боеприпасов на танкерах и на береговой зенитной батарее. Только дисциплина, мужество всего личного состава ледокола, самоотверженное выполнение своих обязанностей по корабельным расписаниям позволили нам в самом начале сбить огонь и погасить пожар на своём корабле и вывести затем ледокол «А. Микоян» из центра бушующего пламени пожара, и тем спасти корабль и экипаж от гибели.

Как только наш ледокол оказался в относительной безопасности, тут же была организована помощь силами личного состава корабля другим иностранным кораблям, терпящим бедствие. Помощь осуществлялась средствами нашего корабля и на брошенных своими командами портовых буксирах. Начальство порта, пришедшее в себя от шока пожара, буксиры полностью передало в наше распоряжение. Таким образом, экипаж ледокола «А. Микоян» сумел спасти команды двух танкеров, снял с брекватера и спас жизнь солдатам английской зенитной батареи и оказал необходимую помощь другим кораблям.

Только на третьи сутки пожар в порту был полностью ликвидирован. Английское морское командование прислало с нарочным письмо на моё имя с выражением благодарности и с просьбой огласить личному составу вверенного мне корабля письмо, в котором адмирал благодарил весь личный состав советского военного ледокола «А. Микоян» за мужественное поведение и морскую лихость при спасении команд гибнущих танкеров и спасение солдат зенитной батареи, а также за оказание помощи другим кораблям, находящимся в порту Хайфы во время пожара. Это письмо было прочитано личному составу ледокола «А. Микоян» в строю.

Дальнейший поход ледокол совершал по-прежнему в одиночном плавании, по указаниям английского адмиралтейства. Из Средиземного моря корабль через Суэцкий канал прошёл в Красное море, Индийский океан, а затем проследовал вокруг Африки, пересёк Атлантический океан по 34 параллели южной широты, Магеллановым проливом вышел в Тихий океан и от мыса Горн до бухты Провидения в Беринговом проливе пересёк весь Тихий океан. Всё плавание заняло девять месяцев. Всего пройдено в заграничных водах 24 760 миль.

Путь, пройденный линейным ледоколом «А. Микоян» был не из лёгких. Военная обстановка в то время на океанских путях была не только неблагоприятной, но таила в себе опасность внезапной встречи нашего одинокого безоружного корабля с подводными лодками и рейдерами противников, которые тогда активно действовали почти на всех коммуникациях океанов. Характерной чертой для этого времени было: в эфире часто слышались сигналы с гибнущих кораблей, взывающих о помощи, с указанием широты, долготы и виновника своего несчастья. По большей части это были подводные лодки немцев, японцев. Нередко указанные координаты точек, где разыгрывались «драмы жизни с печальным концом», располагались на нашем пути по носу или по корме в расстоянии двух-трёх суточных переходов. Отсутствие оружия на ледоколе, в случае встречи с противником ставило личный состав корабля в нелепое беспомощное состояние. Ни один человек из экипажа не забыл «уроков Эгейского моря», и все хорошо понимали, что при встрече с подводной лодкой или вспомогательным крейсером противника с крупной артиллерией одними маневрами не отделаться.

Плавание протекало в очень напряженной обстановке, на многих океанских путях пришлось идти противолодочным зигзагом — это

требовало от личного состава большого напряжения всех сил – моральных и физических. Большие пространства, длительные переходы по нескольку дней, не прекращающаяся ни на один час качка, порой большая качка. Надо учесть, что корабль специальной постройки, ледокол, имеет 5 метров метацентрическую высоту, то есть «Ванька-встанька». Корабль чрезвычайно устойчив, но и чувствителен к любой волне, качка была стремительная, и во время штормов размахи достигали 56 градусов на борт. К чести личного состава – люди быстро привыкли к этой бесшабашной качке, закалились и отлично выполняли вахты и работы.

Распорядок дня осуществлялся по корабельному уставу и не нарушался никакими обстоятельствами. Но всё - таки качка сильно изматывала людей, люди уставали, теряли в весе, так как из-за сильных размахов корабля личный состав лишён был нормального отдыха, спать приходилось, только крепко привязав себя к ложу.

Во время плавания ледокол «А. Микоян», согласно указаниям английского адмиралтейства, заходил в 21 порт разных стран для пополнения корабельных запасов, топлива и воды. Стоянки в портах были утомительны для всего личного состава корабля, так как в кратчайший срок нужно было подготовить ледокол к новым большим океанским переходам. Необходимо было перебрать, отремонтировать механизмы, а главное – принимать в каждом порту огромную массу угля, до 3000 тонн! – и его надо было тщательно перемешать и просмотреть, так как не было никакой гарантии, что в угле не может оказаться взрывчатка.

У меня как капитана корабля, помимо прямых обязанностей, возникали дополнительные нагрузки в каждом порту. С раннего утра до позднего вечера приходилось принимать бесконечный поток официальных и не официальных визитёров. Соблюдая обряд вежливости, надо было наносить визиты консулам наших союзников и местным властям. Кстати, в странах, которые посещал ледокол «А. Микоян», наших советских консулов не было, кроме Турции и США. В соответствии с данным мне, командиру корабля, указаниями, я поддерживал контакт с английскими консулами, которые оказывали мне во всём содействие, им первым я наносил визит вместе с некоторыми моими офицерами. Взаимоотношения с английскими консулами были дружеские, внимательные. Простые товарищеские дружеские взаимоотношения были и с торговыми моряками из различных стран и с моряками и офицерами корабельной службы флотов Англии и США

Что касается взаимоотношений с английским командованием береговых баз, то в начале нашего пути шло не везде гладко. На отдельных базах имели место трения, а в порту Момбаса (Кения) возник серьёзный конфликт между мной, капитаном ледокола, и командиром английской базы. Командир базы Момбасы требовал и настаивал, чтобы ледокол «А. Микоян» шёл в порт Дурбан вокруг острова Мадагаскар, а я категорически отказался от такого маршрута и настаивал на Мозамбикском проливе, где путь в полтора раза короче и безопаснее. Конфликт был разрешён в нашу пользу посольством СССР в Лондоне через военно-морского атташе вице-адмирала Харламова Н.М.

С приходом в США в порт Сиэтл ледокол получил основательный ремонт машинно-котельной установки и был, наконец, вооружён артиллерией. На корабле было установлено пять 75 м/м орудий и пятнадцать 20 м/м зенитных автоматических пушек «Эрликон» с достаточным количеством соответствующих боеприпасов.

Во всех странах, в порты которых заходил ледокол «А. Микоян», население очень радушно встречало наших советских моряков, справедливо видя в них представителей героического народа СССР, борющегося с фашизмом. Экипаж ледокола «А. Микоян» вёл себя на берегу также достойно, как и в море. Я считаю, что наши моряки высоко держали честь и достоинство русского флота и своей Родины.

С приходом в СССР, в бухту Провидение, 9 августа 1942 года задание моряками – черноморцами было выполнено, заграничное дальнейшее плавание ледокола «А. Микоян» было успешно завершено.

По приказу Наркома ВМФ, вверенный мне корабль по акту был сдан мною представителям Северного морского пути - заместителю начальника управления СМП капитану М.П. Белоусову и капитану Ю.К. Хлебникову. Однако в бухте Провидения не было личного состава для замены нашего экипажа для комплектования ледокола. Представители Северного морского пути обратились в Главный Морской штаб и получили разрешение использовать военную команду корабля для перехода по Северному пути от бухты Проведения до порта Молотовск в Белом море.

Военный личный состав провёл корабль по Северному морскому пути, пройдя по нему 3800 миль. С приходом в Молотовск личный состав был расформирован.

В заключение следует отметить:

1. Эффективность артиллерийских стрельб военного крейсера «А. Микоян» под Одессой объясняется тем, что после пристрелки артиллерийский огонь на поражение вёлся более длительное время в сравнении с другими кораблями Черноморского флота. Цели противника основательно и до конца обрабатывались снарядами. Поддерживать интенсивный огонь, не экономя снарядов, позволял большой пятикратный артиллерийский боекомплект корабля и главное просьбы и требования берега продолжать огонь на поражение.
2. Боевые столкновения в Эгейском море л/ледокола «А. Микоян» с противником и благополучный исход для ледокола некоторые лица, не исключая и военных, знакомых с этим событием, дают странные, мягко говоря, нелепые оценки и объяснения этому боевому эпизоду. Большинство сходятся на одном определении - «везение и удача». Ну, что же! С везением и удачей в какой-то мере можно согласиться, но главное не в этом. Успешный прорыв в Средиземное море не вооружённого корабля л/л «А. Микоян» объясняется следующим: противник допустил ряд просчётов и грубых тактических ошибок, которыми мы сумели воспользоваться.

К моменту прохождения л/ледокола «А. Микоян» мимо острова Родос эскадренных миноносцев на базе не оказалось, где они были, не известно, но радиации их были хорошо слышны. По всей видимости, шёл энергичный диалог эскадренных миноносцев с базой Родос. Удобный момент задержать и утопить ледокол был упущен противником.

Вторая ошибка.

Торпедные атаки торпедных катеров и самолётов торпедоносцев скоординированы не были и производились разрозненно с большими интервалами во времени. Общеизвестный тактический принцип: торпедные катера и самолёты торпедоносцы если производят согласованные атаки, то способны нанести губительный удар, тогда как разрозненные действия не могли достичь и не достигли никаких результатов.

Третья ошибка.

Идеальный метод атаки и стрельбы торпедами – подходить к атакующей цели с носовых секторов одновременно с обоих бортов. При применении этого классического метода корабль - цель не может повернуть в сторону того или другого торпедного катера, чтобы идти параллельно пути торпед, не подставив при этом свой борт под торпедный удар другого торпедного катера. Своим маневрированием л/ледокол «А. Микоян» стремился держать торпедные катера с одного борта и успешно достиг своей цели. Противник был сбит с толку маневрированием ледокола, и торпедные катера вынуждены были провести обе атаки с одного борта, что позволило нашему кораблю уклониться от торпед.

Четвёртая ошибка.

Самолёты торпедоносцы к месту боя прибыли тогда, когда торпедные катера разрядились и торпед на борту не имели. Самолёты атаковали ледокол не обычными торпедами с бреющего полёта, а с высоты порядка 300 метров, сбросив две торпеды В.С. на системе парашютов впереди по нашему курсу с обоих бортов. Уклониться от этих торпед, изменить курс и выждать время до поры, когда энергия торпед В.С. иссякнет и торпеды утонут – это была наша тактика. В этом и состоял секрет удачи прорыва в Средиземное море ледокола «А. Микоян».

И последний эпизод в порту «Хайфа».

Ледокол «А. Микоян» на двух якорях и швартовых стоял у брекватера на ремонте. Из всех девяти котлов только один был под парами, энергии его хватало только для бытовых нужд. Внезапно после взрыва нашего соседа – танкера – ледокол оказался в центре пожара и, казалось, обречён на гибель в огне. Помощь со стороны была исключена, так как в порту возникла всеобщая паника. Необходимо было немедленно покинуть якорную стоянку, а ледокол не имел хода. Выход из угрожающей обстановки был найден. Простыми средствами пар действующего котла по очереди подавался на 2-3 минуты к

брашпилю, к средней машине, пожарным помпам, а затем всё снова повторялось. Таким способом корабль вышел, вернее, выполз из сферы огня. Дальше уже всё шло своим чередом, как было уже изложено выше.

Уместно вспомнить английского физика Лорда Кельвина, который считает, что главная причина гибели кораблей происходит от неумения логично мыслить в тяжёлые минуты испытаний в море. Поэтому он настоятельно рекомендует изучать логику, так как из-за незнания логики погибло больше кораблей, чем из-за незнания навигационных наук.

Исаак Ньютон рекомендовал изучать примеры, которые, по его мнению, не менее поучительны, нежели правила. Я считаю, что это относится не только к изучению наук, но ко всякому делу, а к морскому в особенности.

Бывший командир л/л «А. Микоян»
Капитан 1 ранга (в отставке) Сергеев С.М.

18.05.75 г. Москва