

<http://maxpark.com/community/14/content/3204127>

Ледокол идет на прорыв

Совсем недавно, размещая статью «Сибирь, сестра Арктики» (<http://maxpark.com/user/4295135190/content/3188755>), я извинялся перед сообществом за несколько «невоенную» тему. Действительно, трудно найти судно, более мирное, и менее приспособленное к боевым действиям, нежели ледокол! Простые рыболовецкие траулеры и сейнеры в военное время становятся сторожевиками и охотниками за ПЛ. Даже простые прогулочные яхты «нашли себя» на войне. Достаточно вспомнить «хулиганский флот» (или «хулиганский патруль») в составе которого около 170 парусных и моторных яхт, часто с единственным человеком на борту(!) участвовали в поисках немецких ПЛ в 1942-43 гг вдоль практически всего атлантического побережья США. Одной из них была яхта «Пилар» и ее владелец, «некто» Эрнест Хемингуэй...

Однако, в момент публикации статьи, на окраине сознания появилась мысль: «А ведь что-то такое, было, что-то такое в юности читал!». Нет, конечно широко известна история ледокольного парохода «Сибиряков», а также участие «Дежнева» в бою с немецким тяжелым крейсером. Но не об этом речь. Вниманию читателя предлагается информация о гораздо менее (тем более в подробностях) известном факте. За все время боевой биографии Советского флота самый «длинный» (а если кто-нибудь это оспорит, то самый долгий уж точно!) боевой поход совершил именно ледокол. Это был линейный ледокол «Анастас Микоян», переход длился 13 месяцев, с 25 ноября 1941 года по 29 декабря 1942 года, пройдено четыре океана, 17 морей, 16 проливов, 30 000 морских миль, из них около 2000 миль – во льдах.



Линейный ледокол «А. Микоян»

Заложен в Николаеве на заводе имени А. Марти в ноябре 1935 года под названием "О. Ю. Шмидт". Спущен на воду в 1938 году, в следующем году переименован в "А. Микоян". Вступил в строй в августе 1941 года.

Водоизмещение полное 11 242 т, длина наибольшая 106,7 м, ширина 23,2 м, максимальная осадка 9,0 м носом и 9,15 м кормой. Корпус имеет четыре палубы и десять водонепроницаемых переборок, непотопляемость сохраняется при затоплении двух любых отсеков. Энергетическая установка состоит из трех паровых машин тройного расширения мощностью по 3300 л. с., пар вырабатывают 9 огнетрубных котлов шотландского типа. Запас угля (2900 т) обеспечивает дальность плавания в 6000 миль. Максимальная скорость хода 15,5 узла. Экипаж- 138 человек (по штату мирного времени).

«А. Микоян» являлся одним из серии линейных ледоколов, явившихся развитием идеи Макарова, заложенной им в знаменитом ледоколе «Ермак» и развитой в самом мощном ледоколе дореволюционной России «Святогор» (с 1927 года – «Красин»).

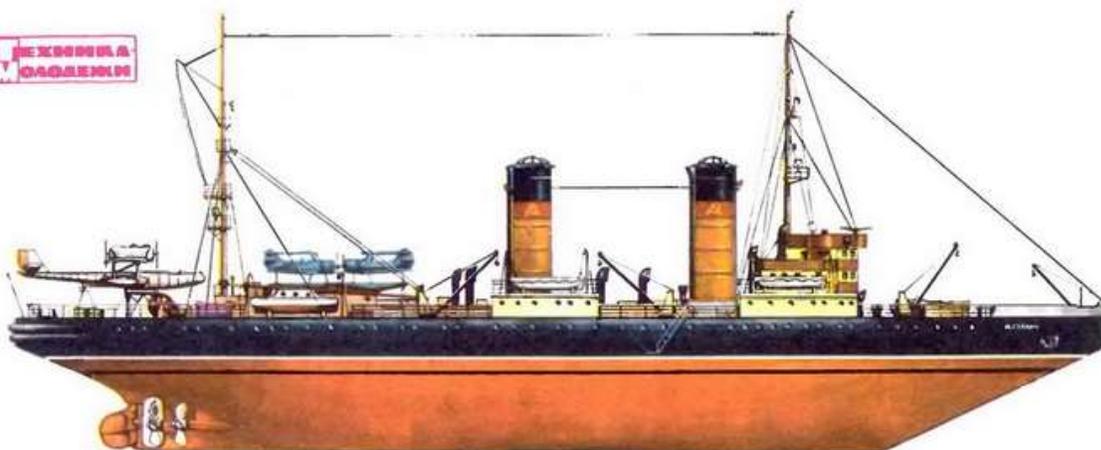
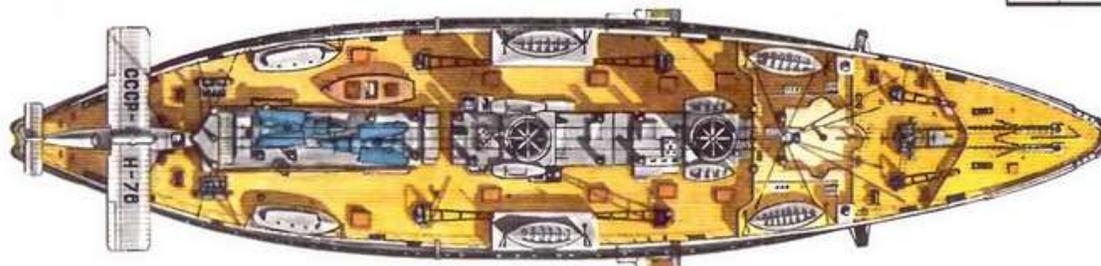


Рис. Владимира Овчинникова



10М

ФЛАГИ И ВЫМПЕЛЫ МОРСКИХ СУДОВ

Переходящий вымпел СМ СССР и ВЦСПС (1946)
Переходящий вымпел ММФ и ЦК профсоюза (1946)



ЛЕДОКОЛЫ

Тип судна	ледокол
Длина наибольшая	106,6 м
Ширна наибольшая	28,1 м
Осадка	9,13 м
Водоизмещение	11 000 т
Скорость (на чистой воде)	15,5 узла
Двигатель	3 паровые машины
Топливо	уголь
Мощность двигателя	3×3350 л. с.
Автономность плавания	27 суток

Команда	115 человек
Завод-строитель	Балтийский судостроительный завод имени С. Орджоникидзе
	Николаевский судостроительный завод
Годы постройки	1938—1941
Количество	Балтийский—2 («И. Сталин», «Адмирал Макаров»); Николаевский—2 («Сибирь», «А. Микоян»)

Серия включала в себя 4 единицы:

1. 1. «И. Сталин» (с 1958 года – «Сибирь»). Заложен 23.10.1935 г., спущен 29.04.1937 г. (з-д им. Орджоникидзе, Ленинград), вст. в строй в 1938 г. В 1972 г. выведен из эксплуатации и впоследствии разделан на металл.
2. 2. «Л. Каганович» (с 1958 года – «Адмирал Лазарев»). Заложен в 1935 г. (з-д им. Марти, Николаев), наименование при закладке "Отто Шмидт", спущен 14.08.1937 г., вст. в строй 11.01.1939 г. В 1960-х г. выведен из эксплуатации и впоследствии сдан для разделки на металл.
3. 3. «В. Молотов» (с 1958 года – «Адмирал Макаров»). Заложен 17.12.1938 г. (з-д им. Орджоникидзе, Ленинград), спущен 24.04.1941 г. На 22.06.1941 г. техническая готовность составляла 79%. Введен в строй по сокращенной программе и 8.08.1941 г. зачислен в состав КБФ в качестве вспомогательного крейсера. В 1966 г. передан ГДР. В 1967 г. разобран на металл.
4. 4. «А. Микоян» (до 1939 года – «О.Ю. Шмидт»). Заложен в ноябре 1935 г. (з-д им. Марти, Николаев), спущен в 1938 г. Мобилизован 28.06.1941 г. на стадии сдаточных испытаний, вооружен и 26.08.1941 г. вошел в состав ЧФ в качестве вспомогательного крейсера.

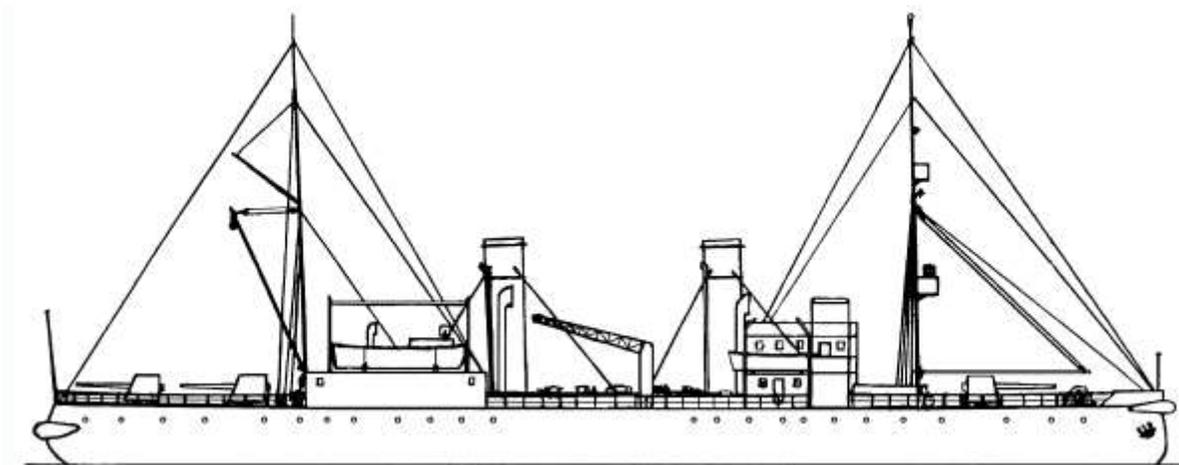
При создании ледоколов советские конструкторы максимально использовали имеющийся опыт арктических навигаций. Чтобы обеспечить требующуюся прочность, корпуса изготовили из стали высококачественных сортов. Шпангоутов было поставлено вдвое больше, чем применялось обычно. Борта выполнили из 13 параллельных поясов, причем 9 нижних состояли из двойной обшивки общей толщиной до 42 мм (в носовой части). Корпусам ледоколов по типу «Ермака» была придана яйцевидная форма для предохранения от повреждений во время сжатия во льдах. По всей длине имелось двойное дно и 12 водонепроницаемых аварийных переборок. Отдельные отсеки соединялись между собой клинкетными дверями, управляемыми из рулевой рубки. На каждом корабле были установлены три паровые машины мощностью по 3300 л. с., работающие на три кормовых четырехлопастных винта со съёмными лопастями. Ледоколы имели по девять паровых огнетрубных котлов с угольным отоплением и несколько электростанций. Спасательные средства включали восемь шлюпок и моторных катеров. Корабельные мастерские располагали фрезерными, токарными, сверлильными и другими станками, верстаками и инструментами, позволявшими выполнять сложные ремонтные работы. Три мощные радиостанции (длинноволновая, коротковолновая и аварийная) имели огромную дальность действия. Так, «И. Сталин» на испытаниях в Финском заливе поддерживал связь с «Ермаком», работавшим в Арктике, и с ледоколом «Л. Каганович», находившимся на Черном море.

«А. Микоян» строился дольше других ледоколов. В июне 1941 года шли испытания ледокола, проводимые сдаточной командой завода. После чего должны были быть Государственные испытания и приёмка Госкомиссией. Вступление «А.Микояна» в строй планировалось в четвёртом квартале 1941 года, после чего он должен был перейти на Дальний Восток.

Начавшаяся 22 июня война перепутала все мирные планы. Решением Верховного Совета СССР в стране с 00.00 часов началась мобилизация. 28 июня был мобилизован и «А.Микоян». Вне всяких планов на заводе началось переоборудование его во вспомогательный крейсер. Планировалось использовать его для действий на коммуникациях и обороне побережья от вражеских десантов. Одновременно продолжались наладочные работы и испытания. О довоенных планах пришлось забыть. Командиром корабля был назначен капитан 2 ранга Сергей Михайлович Сергеев. В состав экипажа, сформированного из краснофлотцев и старшин, добровольно вошли рабочие заводской сдаточной команды, пожелавшие бить врага «на своём корабле».

На нем установили семь 130-мм, четыре 76-мм и шесть 45-мм орудий, а также четыре 12,7-мм зенитных пулемета ДШК.

По мощности артиллерийского вооружения ледокол не уступал отечественным эскадренным миноносцам. Его 130-мм орудия могли стрелять своими почти 34-килограммовыми снарядами на дальность 25,5 км. Скорострельность при этом составляла 7 — 10 выстрелов в минуту.



«А. Микоян» в облике вспомогательного крейсера

В начале сентября 1941 года переоборудование ледокола было закончено, и «А. Микоян» приказом командующего Черноморским флотом был включен в отряд кораблей северо-западного района Черного моря, который в составе крейсера «Коминтерн», эсминцев «Незаможник» и «Шаумян», дивизиона канлодок и других кораблей предназначался для оказания огневой поддержки защитникам Одессы. 13 сентября в 11.40 «Микоян» снялся с якоря и в сопровождении двух малых охотников и двух самолётов МБР-2 и взял курс на Одессу, куда благополучно прибыл рано утром 14 сентября. Подготовившись к бою, «Микоян» снялся с якоря. В 12 часов 40 минут корабль лёг на боевой курс. Артиллеристы на снарядах написали: «Гитлеру – лично». В 12 часов 45 минут дали первый, пристрелочный выстрел. Получив данные корректировщиков, перешли на поражение. Враг заметил появление в море «Микояна», и его последовательно атаковали три самолёта-торпедоносца. Но их вовремя заметили наблюдатели. Умелым маневром командир уклонился от торпед. Артиллеристы продолжили огонь по врагу. Действуя под Одессой, артиллеристы подавляли огневые точки, помогали защитникам отражать атаки вражеских танков и пехоты. В день проводили по нескольку стрельб, выпуская по врагу до 100 снарядов. Только за первые пять стрельб по врагу было выпущено 466 снарядов главного калибра. Зенитчики отражали многочисленные атаки вражеской авиации. Когда положение под Одессой сложилось особенно тяжёлым, крейсера «Красный Кавказ», «Красный Крым», «Червона Украина» и вспомогательный крейсер «Микоян» провели 66 стрельб и обрушили на врага 8500 снарядов. Корабли вели огонь в основном по невидимым целям на дистанции от 10 до 14 кабельтовых. Командир «Микояна» и команда сумели полностью освоить новые для них, необычайные маневренные возможности корабля. Все дни действия под Одессой корабль постоянно подвергался атакам авиации противника. Особая маневренность помогала быстро выходить из-под обстрела, уклоняться от бомб вражеских самолётов, атакующих грузный, широкий, хорошо видимый лётчикам корабль, казавшийся им лёгкой добычей. В одном из налётов «Микоян» атаковали сразу три «Юнкерса». Зенитным огнём один из них был подбит, загорелся и начал падать на корабль. «Микоян» маневрировал, самолёт врага рухнул в воду. Действуя под Одессой, «Микоян», с его, в отличие крейсеров, лидеров и эсминцев, небольшой скоростью – 12 узлов, не получил прямых попаданий бомб и снарядов, и не потерял ни одного человека. Но от частого форсирования и перемены ходов, сотрясения близких разрывов шесть из девяти котлов получили повреждения

водогрейных трубок. Вот тут и пригодилось высокое мастерство моряков – бывших заводских специалистов. Они и предложили, не покидая боевой позиции, поочередно выводя повреждённые котлы из действия, устранить неисправности. Первым, в асбестовом костюме, в топку первого котла при температуре 270 градусов вошёл инженер-капитан Ф.Х. Хамидулин. В короткий срок, работая по ночам, в асбестовых костюмах и капковых жилетах, смоченных водой, котельные машинисты (кочегары) устранили неисправность – прочеканили все трубки.

В эти горячие дни на «Микояне» находился фронтальный корреспондент газеты «Правда», писатель-маринист капитан 2 ранга Леонид Соболев. На страницах газет «Правда» и «Красный флот» он рассказывал о боевых делах черноморцев.

Поддерживая огнём Приморскую армию, вспомогательный крейсер «Микоян» получил благодарность от командования Одесского оборонительного района. И только израсходовав весь боезапас, ночью 19 сентября ушёл в Севастополь. 22 сентября «Микоян» принял участие в высадке десанта у Григорьевки. "Микоян" имел большую осадку и меньшую, чем у боевых кораблей скорость полного хода. Поэтому он был включён в состав отряда артиллерийской поддержки. Совместно с канонерскими лодками «Днепр» и «Красная Грузия» поддерживал десантников 3-го полка морской пехоты. Позже экипаж узнал: своим огнём они подавили 2 вражеские батареи. В районе деревни Дофиновка зенитчики сбили два вражеских самолёта «Ю-88». До наступления рассвета "Микоян", имевший небольшую скорость хода, направился в Севастополь. Кстати, комендоры "А. Микояна" впервые на флоте огнём своего главного калибра начали отражать налеты вражеской авиации. По предложению командира БЧ-5 старшего инженера-Лейтенанта Юзефа Злотника амбразуры в щитах орудий были увеличены, угол возвышения орудий стал больше. Автоген, правда, не брал броневую сталь. Тогда бывший судостроитель Николай Назаратий прорезал амбразуры с помощью электросварочного агрегата. До получения приказа об эвакуации Одесского оборонительного района, «Микоян», непрерывно находясь под атаками авиации и огнём береговых батарей, совместно с кораблями флота продолжал обстреливать позиции врага. Затем перешёл в Севастополь, где на заводе №-201 были качественно отремонтированы повреждённые котлы и механизмы.

В октябре «Микоян» получил приказ перейти в Новороссийск. В Севастополе на него погрузили воинскую часть, 36 стволов дальнобойных морских орудий и боеприпасы. Орудия имели очень большой вес, и перевезти их мог только «Микоян». Отразив на переходе атаку самолётов противника, 15 октября корабль прибыл в Новороссийск. Принял участие вспомогательный крейсер и в обороне Севастополя, систематически совершая рейсы из Новороссийска. Доставляя в осаждённый город пополнение, военные грузы, вывозил раненых и гражданское население. На нём эвакуировали личный состав и оружие 2-й бригады торпедных катеров, начали вывозить демонтированную художественную и историческую ценность – «Панораму обороны Севастополя. В октябре на нём было эвакуировано более 1000 раненых. В начале ноября на «Микояне» в Новороссийск перешёл штаб флота. Корабль вёл огонь и по позициям врага под Севастополем.

Затем «Микоян» перебазировался в Поти. 5 ноября получили неожиданное приказание – полностью снять вооружение. Краснофлотцы, старшины, офицеры, помогая рабочим местного завода разоружить корабль, были недовольны этим и открыто высказывались против того, чтобы отсиживаться в тылу, когда в это тяжкое время их товарищи насмерть бьются с врагом. Они не знали, и не должны были знать, что началась подготовка к секретной операции. За пять дней все орудия

были демонтированы. Вспомогательный крейсер «А. Микоян» снова стал линейным ледоколом. Личный состав артиллерийской боевой части был списан на берег. Была списана на берег и часть командного состава. Вскоре потребовали сдать пулемёты, винтовки и пистолеты. Капитану 2 ранга С.М.Сергееву с большим трудом удалось оставить 9 пистолетов для офицеров. Из оружия на борту было ещё охотничье ружьё.

На корабле начал работать особый отдел контрразведки флота. Каждый моряк проверялся самым тщательным образом. После такой проверки кое-кого в кубриках недосчитались. На замену прибыли новые, проверенные. У всех были отобраны документы, письма и фотографии родных и близких.

Экипажу приказали уничтожить, сжечь военную форму. Взамен выдали со складов разнообразную гражданскую одежду. Всех сфотографировали и вскоре выдали мореходные книжки (паспорта) гражданских моряков. Военно-морской флаг спустили и подняли Государственный. Команда терялась в догадках по поводу всех этих действий. Но объяснений никто не давал.

Связаны эти странности были с тем, что осенью 1941 года Государственный комитет обороны СССР принял весьма своеобразное решение — перегнать с Черного моря на Север и на Дальний Восток три больших танкера («Сахалин», «Варлаам Аванесов», «Туапсе») и линейный ледокол «А. Микоян». Это объяснялось острой нехваткой тоннажа для перевозки грузов (внутренних и по ленд-лизу). На Черном море этим судам делать было нечего, а на Севере и Дальнем Востоке они были нужны до зарезу. То есть решение само по себе было бы вполне правильным, если бы не одно географическое обстоятельство.

Судна были слишком велики для того, чтобы перевести их по внутренним водным путям (Волго-Дону и Волго-Балту), кроме того, Волго-Балт немцы уже вывели из строя. Следовательно, идти нужно было через Мраморное море в Средиземное, затем отнюдь не вокруг Европы (это была гарантированная гибель либо от немецких подлодок, либо от их же бомбардировщиков), а через Суэцкий канал в Индийский океан, потом через Атлантику и Тихий океан на советский Дальний Восток (оттуда «Микоян» должен был продолжить плавание по Севморпути к Мурманску). Таким образом, предстояла почти кругосветка, причем провести ее надо было в условиях войны. Самое интересное ожидало советские суда в начале пути.

Во время войны практически все торговые суда всех воюющих стран получали хоть какое-нибудь вооружение (1-2 пушки, несколько пулеметов). Конечно, оно было чисто символическим, но в каких-то ситуациях (против одиночных самолетов, катеров, вспомогательных крейсеров) помочь могло. Кроме того, по возможности, торговые суда сопровождались боевыми кораблями. Увы, для советской четверки все эти варианты были исключены.

Дело в том, что из Черного моря в Средиземное путь лежал через Босфор, Мраморное море и Дарданеллы, принадлежащие Турции. А она, соблюдая нейтралитет, не пропускала через проливы боевые корабли воюющих стран. Более того, она и вооруженные транспорты тоже не пропускала. Соответственно, даже символической пары пушек наши суда иметь не могли. Но это было еще полбеда. Беда была в том, что лежащее за Дарданеллами Эгейское море полностью контролировалось немцами и итальянцами, захватившими как континентальную Грецию, так и все острова Греческого архипелага, через который и предстояло советским судам идти на юг.

Ледокол прибыл в Батуми. Вслед за ним сюда же пришли три танкера: «Сахалин», «Туапсе» и «Варлаам Аванесов». Все три одинаковые по водоизмещению, грузоподъемности и с примерно равной скоростью полного хода.

25 ноября 1941 года в 3 часа 45 минут конвой в составе ледокола, трёх танкеров и кораблей охранения под покровом ночи вышел в море. Некоторое время шли в сторону Севастополя, а затем взяли курс на Босфор. Головным шёл лидер «Ташкент» под флагом контр-адмирала Владимирского. За ним, в кильватере – «Микоян» и танкеры. Справа от ледокола шёл эсминец «Способный», слева – эсминец «Сообразительный». Но боевые корабли могли сопровождать караван только до турецких территориальных вод.

Переход до Босфора протяженностью 575 миль, планировали пройти за трое суток. Днём было спокойно, небо было затянуто тучами. К вечеру пошёл дождь с мокрым снегом, поднялся ветер, разыгрался девятибалльным штормом. Море покрылось темными, пенными валами, началась качка. Ветер крепчал, кромешная тьма поглотила суда и корабли охранения. Ночью шторм достиг 10 баллов. Шли со скоростью около 10 узлов – танкеры больше не могли, и особенно «Микоян» со своими угольными котлами, он и так всё время отставал. Загруженные по горловины танкеры держались хорошо, только порой волны накрывали их до ходовых мостиков. На «Микояне», с его яйцевидным корпусом, размах качки достигал 56 градусов. Но его мощному корпусу удары волн были нестрашны. Порой он, то зарывался носом в волну, то, переваливая через очередной огромный вал, обнажал винты. Военным кораблям пришлось туго. «Ташкент» креноло до 47 градусов при предельном крене 52 градуса. От ударов волн у него просела палуба в носовой части и треснула по обоим бортам в районе миделя. Эсминцы с креном до 50 градусов почти ложились на борт. Исправляя полученные повреждения, шли вперед. Порой корабли и суда скрывались из вида за завесой дождя и густыми снежными шквалами.



Ночью шторм иногда стихал. Неожиданно командир «Сообразительного» доложил, что обнаружены силуэты неизвестных судов. Корабли охранения приготовились к бою. «Сообразительный», по приказу Владимирского, сблизился с неизвестными судами. Оказалось, что это были три турецких транспорта. Чтобы не вышло трагической ошибки, они застопорили ход и осветили прожекторами накрашенные на бортах большие изображения национального флага. Разойдясь, конвой продолжил путь.

Через трое суток шторм стал стихать, задержав прибытие судов в Стамбул на сутки. Утром 29 ноября показались турецкие берега. В 10 милях от Босфора корабли охранения подняли флажный сигнал «Желаем счастливого плавания» и повернули на обратный курс. В турецких территориальных водах встретили сторожевые корабли, которые некоторое время шли рядом, высматривая, нет ли на палубах судов вооружения.

Вскоре караван стал на якоря на рейде Стамбула. Прибывшие на «Микоян» представители турецких портовых властей не слишком интересовались грузом и в трюма не заглянули. Прошлись по верхней палубе, в каюте капитана 2 ранга Сергеева оформили необходимые в таких случаях документы, выпили по чарке русской водки и покинули судно.

На «Микоян» поднялся советский военно-морской атташе в Турции капитан 2 ранга Родионов, а с ним и помощник английского военно-морского атташе капитан-лейтенант Роджерс. В каюте Сергеева состоялось совещание капитанов судов. Родионов сообщил о решении Государственного Комитета Обороны, в котором капитанам ставилась задача: прорваться в порт Фамагуста на острове Кипр, к союзникам. Танкерам предписывалось временно поступить в распоряжение союзного командования, а ледоколу следовать на Дальний Восток.

По договорённости между Советским правительством и правительством Великобритании, от пролива Дарданеллы и до Кипра суда должны были сопровождать английские боевые корабли. Но никакого охранения, хотя и обещали, они дать не могли. Английский Средиземноморский флот в боях понёс большие потери. Рисковать своими кораблями ради охраны советского ледокола и танкеров, англичане не посчитали возможным. О чем и сообщил капитану «Микояна» британский представитель. Положение осложнялось ещё и тем, что Турция, объявившая 25 июня о своём нейтралитете в войне между Германией и СССР, занимала прогерманскую ориентацию. Стамбул был самым шпионским городом всех времён. Здесь действовали разведки многих стран, в том числе германская и советская. Агенты Абвера сообщали в Берлин сведения о том, кто и когда проследовал через Босфор. Едва наши суда стали на якоря, как множество всевозможных лодок, катеров и пароходиков с любопытными окружили танкеры и особенно ледокол, рассматривая необычное судно. Среди них были и десятки враждебных глаз. Немецкий военно-морской атташе демонстративно обошел суда на своем катере.

В таких условиях переход через враждебные воды, без всякого вооружения и охранения, был возможен лишь поодиночке, да и то чисто теоретически. Именно такой вариант действия предложили советский и английский атташе. Первым должен был идти «Микоян», а танкеры становились на разгрузку нефтепродуктов (очевидно именно советская нефть стала самым серьезным аргументом для турок). Капитан-лейтенант Роджерс сообщил, что для связи с английским морским командованием, на ледокол направлены лейтенант сэр Эдвард Хансон, радист и два сигнальщика. Ничем иным союзники помочь не могли.

В особой инструкции, вручённой Родионовым капитану 2 ранга Сергееву, категорически приказывалось: «...Корабль ни в коем случае не сдавать, взрывом топить, экипажу в плен не сдаваться».

Наступила темная ночь на 30 ноября. Тихо заработал брашпиль, и в клюз медленно поползла якорь-цепь, ледокол начал медленно двигаться вперёд. Как только якорь оторвался от грунта, Сергеев дал «малый ход». В ночи «Микоян» безмолвной тенью заскользил в сторону от берега. Выйдя на фарватер, командир дал «полный ход». Чтобы в темноте не наскочить на плавающие без всяких огней лодки или какой-либо плавающий предмет, Сергеев приказал выставить на носу и по бортам дополнительных наблюдателей. В темноте валивший из труб дым был не особо заметен. Тем более и кочегары старались изо всех сил – ни одна искра не вылетела из труб. На счастье, вскоре пошел моросящий дождь. Через полчаса Стамбул остался позади.

В кромешной темноте, без огней, миновали Мраморное море, и подошли к теснине пролива Дарданеллы. Пролив извилист и узок, плавание в навигационном отношении довольно сложное. Опытные лоцманы даже днём вели здесь суда с большой осторожностью. А ледокол шёл вообще без лоцмана. В середине пролива, у Чанаккале, условия плавания исключительно трудные, особенно ночью - здесь пролив резко сужается до 7 кабельтовых и делает два крутых поворота. В самом опасном месте к штурвалу стал капитан-наставник И.А.Боев и успешно провёл ледокол. Дальше шли, придерживаясь европейского берега.

Вышли в Эгейское море. «Микоян» самым полным ходом устремился на юг. Под утро почти вплотную, насколько позволяла глубина, приткнулись к скалам маленького, безлюдного островка в Эдремитском заливе. Котлы притушили, чтобы дымом из труб не выдать себя. С ледокола просматривался остров Лесбос с расположенной на нём итальянской военно-морской базой Митилини. День прошел в тревожном ожидании, но рядом никто не появился, только далеко на горизонте несколько раз заметили промелькнувшие силуэты кораблей. Всё обошлось благополучно.

Как только стемнело, «Микоян» двинулся в путь. Впереди лежали острова Греческого Архипелага. С.М.Сергеев сразу увёл ледокол с некогда «накатанной», обычной в мирное время трассы и повел его по разработанному в Стамбуле маршруту. Шли без ходовых огней, стараясь держаться ближе к турецким берегам, петляя между гористых островков, ежеминутно рискуя в темноте, на незнакомом фарватере, напороться на подводную скалу или мину. Наружное наблюдение усилили: на баке несли вахту «впередсмотрящие», в «вороньем гнезде» находились сигнальщики. Шли по счислению, хотя ненастная погода помогла быть незамеченными, но скрывала ориентиры. Едва начало светать, спрятались в широкую расщелину каменистого островка. Готовясь к бою, в судовой мастерской умельцы готовили оружие – отковали несколько десятков пик и другого холодного оружия. Радисты постоянно прослушивали эфир: не поднялась ли тревога. В напряженном ожидании прошел ещё один день.

С наступлением темноты ледокол продолжил свой путь во мраке ночи. Вблизи острова Самос «Микоян» прошёл буквально под носом у итальянских дозорных кораблей, прожекторами освещавших море. Только свежая погода, косой дождь и плохая видимость помогли нашим морякам. Благополучно прошли всего в двух милях от вражеской военно-морской базы. На день остановились, втиснувшись в щель между скал двух безлюдных островков. В том, что враг ищет пропавший ледокол, никаких сомнений не было. Моряки готовились к худшему.

В предыдущие ночи нашим морякам везло, погода была ненастная, да и контролировали Эгейское море итальянцы, а не немцы, не было и локаторов. Поэтому ледокол, как не удивительно, оставался необнаруженным. Но на третью ночь с вечера установилась на удивление ясная погода, полная луна светила в ночном небе. А впереди был остров Родос, на котором находилась главная военно-морская база итальянцев в этом районе Средиземного моря. Базировалась здесь и немецкая авиация, бомбившая Суэцкий канал и английские базы и порты. Это было самое опасное место.



3 декабря ледокол осторожно вышел из своего укрытия и полным ходом устремился на прорыв. Приближался враждебный Родос. «А.Микоян» вошёл в пролив между турецким берегом и островом Родос и направился к небольшому островку Каstellоризо, за которым открывались просторы Средиземного моря. Сначала появилась небольшая шхуна, и некоторое время шла невдалеке, а затем отвернула в сторону и скрылась. Вскоре появился самолёт-разведчик, несколько раз облетел ледокол и пролетел над ним, летчик видимо высматривал и определял, есть ли вооружение, и улетел в сторону острова. Стало ясно, что «Микоян» обнаружен и опознан. С мостика на все посты поступил приказ командира: - если фашисты попробуют захватить ледокол и попытаются подняться на верхнюю палубу, бить их ломami, пиками, топорам, баграми, бить до тех пор, пока хоть кто-нибудь из команды будет жив. Кингстоны открыть в самый последний момент, когда обороняться будет нечем и некому. На «Микояне» установилось тревожное ожидание. Время как будто замедлило свой ход. Моряки до боли в глазах всматривались в просторы моря и небесную высь. Напряженную тишину нарушил громкий крик сигнальщика из «вороньего гнезда».

- Вижу две точки!

На мостике и на палубе все начали смотреть в указанном направлении.

- Два торпедных катера идут на нас! – Снова крикнул сигнальщик.

- Итальянские. – Определил старший помощник Холин.

Прозвучал сигнал боевой тревога и все разбежались по своим местам. Огромный, тихоходный и безоружный ледокол не имел ни малейших шансов уйти от двух быстроходных катеров, каждый из которых имел по две торпеды.

Катера приближались. Главный боцман мичман Гройсман на всякий случай вывесил турецкий флаг. Но обхитрить не удалось. Таких судов, а тем более ледокола, в Турции не было. Катера подошли на расстояние менее кабельтова и легли на параллельный курс. С одного из них через мегафон на ломаном русском языке спросили.

- Чей корабль?

По приказанию Сергеева котельный механик, крымский татарин Хамидулин, знавший турецкий язык, прокричал в рупор ответ в сторону катера.

- Судно турецкое, следуем в Смирну! Что вам надо?

В ответ, для острастки, прогремела пулемётная очередь, но Хамидулин успел спрятаться. С катера прозвучала команда.

- Немедленно следовать на Родос под нашим конвоем!

На «Микояне» никто и не думал выполнять приказы врага, и он продолжал идти своим курсом. Тогда катера начали готовиться к торпедным атакам. То, что ледокол абсолютно безоружный, итальянцы знали и действовали безбоязненно. В атаку, как на учебном полигоне, устремился первый катер, явно рассчитывавший на успех. И вот тут-то командиру и пригодились необычайные маневренные возможности ледокола и приобретенный в боях опыт уклонения от вражеских атак. Как только катер вышел в расчетную точку стрельбы, за секунду до залпа раздалась команда командира: «Руль на борт!». Когда катер выпустил две торпеды, ледокол почти на месте уже разворачивался навстречу смертоносным сигарам, и они прошли вдоль бортов. Выходя из атаки, катер обстрелял ледокол из пулемёта. Затем в атаку пошёл второй катер. Но действовал он уже иначе – выпустил сначала одну торпеду. В момент залпа все три машины отработывали «Полный назад». Ледокол почти остановился, и торпеда прошла недалеко от носа. А на мостике уже отзвенел машинный телеграф: - «Самый полный вперёд». Выпущенная с интервалом и вторая торпеда прошла мимо, едва не зацепив корму.

Катера не отставали, открыли огонь из всех пулемётов и малокалиберных пушек.

Катера подходили всё ближе к обоим бортам. Командир по внутрисудовой трансляции приказал: - «Корабль к затоплению приготовить!». Но катера вскоре прекратили стрельбу, и отошли в сторону. Моряки было обрадовались этому, но, как оказалось, преждевременно. Появились три торпедоносца, вызванные по радио потерпевшими неудачу катерами. Первый сразу лёг на боевой курс, под его фюзеляжем виднелась торпеда. Положение казалось безвыходным. И тут произошло неожиданное. К гидромонитору бросился старший трюмный Мефодиев и включил его. Навстречу самолёту неожиданно выплеснулась мощная, блестящая на солнце как серебро, похожая на взрыв стена воды. Лётчик резко отвернул, и, набирая высоту, сбросил торпеду, которая упала далеко от ледокола, Точно так же был сбит с курса и второй торпедоносец. Третий сбросил на парашюте циркулирующую торпеду, начавшую описывать смертельную спираль. Но быстрым манёвром Сергеев сумел уклониться и от неё. Развернул корабль в обратном направлении, а затем резко отвернул в сторону. Торпеда прошла мимо.

Неудачные торпедные атаки привели противника в ярость. Теперь потопить ледокол они не могли, а пойти на abordаж не решились. Ведя огонь из всех пулемётов и малокалиберных пушек, катера и самолёты набросились на ледокол. Но его корпус был неуязвим для пуль и малокалиберных снарядов. На катерах и самолётах это поняли и сосредоточили огонь по мостику и ходовой рубке, пытаясь нарушить управление. Получившего ранение рулевого старшего краснофлотца Рузакова отвели в лазарет, на его место стал рулевой Молочинский. Охнул и свалился на палубу раненый сигнальщик старшина 2 статьи Полещук. Был ранен старший политрук М.Новиков...

Израсходовав боезапас, самолёты улетели, но катера продолжали вести ожесточенный обстрел. На «Микояне» в разных местах начали возникать пожары. Моряки противопожарных групп под руководством старшего помощника командира капитан-лейтенанта Холина, не обращая внимания на обстрел, тушили очаги огня. Но это было полбеде. Из-за многочисленных пробоин в трубах упала тяга в топках котлов. Несмотря на все усилия кочегаров, давление пара в котлах стало падать, постепенно начал снижаться ход. Над ледоколом нависла серьезная опасность.

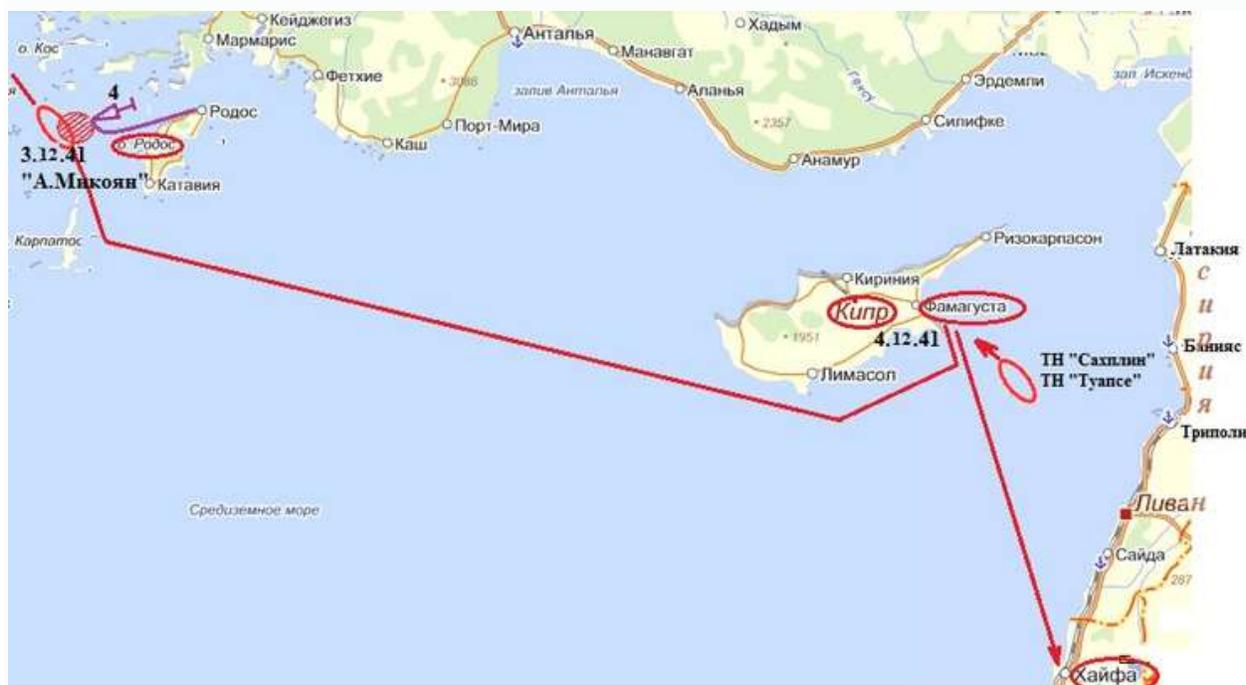
Несколько часов, уклоняясь от непрерывных атак, «Микоян» упорно шёл к своей цели. На счастье начала портиться погода, над морем повисли тучи, поднялся ветер, появились волны (очевидно, погода не дала вновь поднять в воздух самолёты). Но враг не унимался, от очередной его очереди загорелся спасательный катер, в баках которого было почти две тонны бензина, взрыв которого мог иметь тяжёлые последствия. Заметив высокое пламя и густой дым, заволакивающий ледокол, итальянцы решили, что с ним все покончено. Но они ошиблись. Моряки бросились к горящему катеру, обрубили крепления. Катер успели сбросить за борт до того, как он взорвался, подняв столб огня и обломков. И в этот момент начался ливень немыслимой силы. Под его завесой и удалось оторваться от врага. Приняв взрыв катера за гибель ледокола, итальянцы подняли несколько обломков, спасательный круг с надписью «Микоян» и ушли на Родос.

Когда опасность миновала, начали приводить ледокол в порядок, исправлять полученные повреждения. В первую очередь принялись заделывать пробоины в трубах, чтобы создать тягу в топках котлов и увеличить ход. В пробоины стали забивать наскоро сделанные деревянные пробки, всё, что попадалось под руки. Но всё это быстро сгорало в жаре раскалённых газов. Приходилось всё начинать сначала. А у котлов, выбиваясь из сил, работали кочегары, бросая уголь в ненасытные топки. «Микоян» уцелел, получив около 150 различных пробоин, продолжал идти к своей цели.

Как только утром 4 декабря показали берега Кипра, навстречу устремились английские эсминцы с наведёнными орудиями. Старший лейтенант Хансон связался по радио со своими кораблями и вскоре всё разъяснилось. Оказалось, что радиостанции Берлина и Рима уже успели сообщить на весь мир об уничтожении крупного советского ледокола. Поверившие этому сообщению, англичане приняли ледокол за корабль противника. В том, что советская авантюра с прорывом кончится неминуемой гибелью всех четырёх судов, англичане не сомневались ни минуты. Поэтому никак не ожидали увидеть ледокол. В сопровождении эсминцев «Микоян», пройдя более 800 миль, прибыл в Фамагусту. На ледокол было страшно смотреть. Высокие трубы обгорели, из многочисленных, наспех заделанных пробоин струился дым. Ходовой мостик и надстройки изрешечены пробоинами. Борты испятнаны оспинами попаданий. Верхняя палуба, покрытая тиковым деревом, засыпанная гарью

и сажей, была почти черной. Задание ГКО по прорыву на Кипр было выполнено. О чём через Лондон было сообщено в Москву.

Англичане встретили «Микоян» неприветливо, заходить в порт не разрешили, приказали встать на якорь за богами. Капитан Сергеев потребовал немедленного разъяснения. В любой момент корабль мог быть атакован вражеской подводной лодкой или авиацией. На борт прибыл представитель английского военно-морского командования. Посмотрел полученные пробоины и сообщил командиру, что «Микояну» надлежит немедленно сняться с якоря, и под конвоем корвета перейти в Бейрут. Кораблю, выдержавшему неравную тяжёлую схватку с врагом, не дали возможности залатать дыры и исправить повреждения. До Бейрута дошли спокойно. Но и здесь получили приказ: не задерживаясь продолжить движение в Хайфу. Это вызвало удивление командира «Микояна», он знал, что Хайфа подвергается частым налётам немецкой авиации. В Хайфе простились с капитаном-наставником И.А.Боевым. Выполнив своё задание, он возвращался на родину.



Здесь «Микоян» стал к причалу на ремонт. Но не прошло и двух дней, как портовые власти потребовали переменить место стоянки. Через неделю пришлось перейти на другое место. За 17 дней корабль переставляли 7 раз. Всем стало понятно: англичане используют советский корабль для проверки наличия магнитных мин в порту.

Ремонт был в самом разгаре, когда в порту произошла катастрофа. В Хайфе скопилось множество военных кораблей, транспортов и танкеров. 20 декабря в порту неожиданно прогремел мощный взрыв и мощный удар потряс «Микоян». Почти одновременно зазвенели корабельные колокола громкого боя, объявляя «аварийную тревогу». Выбравшие на палубу ледокола моряки увидели жуткую картину – танкер «Феникс», как установили позже, подорвался на донной mine. Над ним взвился огонь и клубы густого дыма. Раздался второй взрыв, надломивший корпус танкера на две части, и он уходил в воду, медленно дрейфуя в сторону «Микояна». Из проломленного корпуса на поверхность воды хлынули тысячи тонн горевшей

нефти, которая начала огненным кольцом охватывать ледокол. Кормовая часть «Феникса» горела, а на носовой части столпились и кричали уцелевшие моряки, некоторые прыгали в воду, плыли, пытаясь спастись к берегу или к «Микояну». Ледокол двигаться не мог – из трёх машин, две бортовые находились в ремонте и были разобраны, а кормовая машина находилась в «холодном» состоянии. В действии был всего один котёл. Были отданы оба якоря. Малейшее промедление грозило неминуемой гибелью. Моряки бросились к гидромониторам и мощными струями воды начали отгонять горевшую нефть, сбивать пламя. Отдали швартовы. Кочегары бросились в котельные отделения – экстренно разводить пары в котлах; машинисты – в машинное отделение готовить машину дать ход.

Трое суток огромный пожар бушевал в Хайфе. наших моряков удивило то, что ни английское командование, ни местные власти, даже не пытались бороться с огнём. Как только пожар погас сам по себе, старший военно-морской начальник в Хайфе прислал командиру «Микояна» капитану 2 ранга Сергееву «Благодарственную Грамоту», в которой выражал восхищение отвагой и лихостью, проявленные экипажем в особо опасной ситуации. В газетах, вышедших в Хайфе и Порт-Саиде, правительство Великобритании выразило глубокую признательность советским морякам за спасение английских солдат. Когда последствия небывалого пожара были более или менее ликвидированы, на ледоколе продолжился ремонт. 6 января «Микоян» вышел из Хайфы и направился в Порт-Саид, где формировался караван судов для перехода по Суэцкому каналу. 7 января ледокол, взяв на борт лоцмана, двинулся дальше на юг. Вышли в Красное море и встали на якорь на рейде порта. Здесь, по договоренности с англичанами на «Микоян» должны были быть установлены орудия и пулеметы. Но англичане не выполнили этого важного условия договора, лишь установили старую 45-мм пушку, годную разве что для салюта, из которой провели учебные стрельбы. Тогда, чтобы придать ледоколу вид хорошо вооруженного судна, наши моряки пошли на хитрость. У местных туземцев добыли брёвна. А боцманская команда из этих брёвен и брезента изготовила на палубе подобие мощных артиллерийских установок. Конечно, эти бутафорские пушки пользы не принесут, но при встрече с вражеским кораблём страху на него могут и нагнать.



После стоянки в Суэце ледокол отправился дальше, миновал Красное море и прибыл в Аден. Но к этому времени положение в мире изменилось к худшему. Когда выходили из Батуми, на Дальнем Востоке был мир. 7 декабря 1941 года Япония внезапно напала на военно-морские базы Великобритании и США, война охватила и эти районы. Морякам стало известно о том, что 8 декабря японское правительство объявила проливы Лаперуза, Корейский и Сангарский, своими «морскими оборонительными зонами», поставило под свой контроль Японское море и все выходы из него. Японские корабли топили и захватывали советские торговые суда. Таким образом, кратчайший путь на Дальний Восток для «А.Микояна» стал практически невозможным. В этих условиях было принято решение идти на юг, в Кейптаун, и далее на запад, к родным берегам. А тут ещё союзники в очередной раз оказали «услугу» - отказались включить «Микоян» в состав своего конвоя, сославшись на то, что ледокол тихоходен и слишком сильно дымит.

1 февраля 1942 года, несмотря ни на что, «Микоян» вышел из Адена и в одиночестве пошел на юг, держа курс на кенийский порт Момбаса. В один из дней на горизонте показались суда. Прошло тревожных полчаса, прежде чем обстановка прояснилась. Встречным курсом шёл английский усиленный конвой в тридцать вымпелов. В его состав входили крейсера, миноносцы и другие военные корабли, эскортирующие транспорты. Два крейсера отделились от конвоя, развернули орудия в сторону «Микояна», запросили позывные. По всей видимости, англичане приняли макеты пушек как настоящие.

- Дать позывные. – Приказал Сергеев.

Крейсеры приблизились ещё на несколько кабельтовых. Один из них пристроился в кильватер. Головной крейсер потребовал застопорить машины.

- Стоп машины! – Приказал Сергеев.

В эту секунду головной крейсер дал залп из носовой башни. Снаряды легли у носа «Микояна». С крейсера посыпались запросы: «Показать название корабля», «Дать фамилию капитана». «Кто отправил вас из Адена». Разобравшись, англичане разрешили следовать своим курсом. Дальнейшее плавание до порта Момбаса

прошло без происшествий. Во время стоянки в порту пополнили запасы и в первую очередь угля.

Отправились дальше, идя Индийским океаном вдоль восточного побережья Африки. Тропическая жара изматывала экипаж. Особенно тяжело было стоять вахту в котельных и машинных отделениях, где жара поднималась до 65 градусов. Кочегары и машинисты обливались водой, но это мало помогало. 19 марта пришли в Кейптаун. Пополнили запасы, сверх всяких норм загрузили более 3000 тонн угля. «Микоян» был готов идти дальше. Английское командование сообщило С.М.Сергееву обстановку в Атлантическом океане. На линии Кейптаун – Нью-Йорк действуют немецкие подводные лодки. С начала года они перенесли свои действия от берегов Европы сначала к восточному побережью США, а затем в Карибское море, Мексиканский залив, район Антильских и Бермудских островов. В южной Атлантике предположительно действуют немецкие рейдеры «Михель» и «Штир». Путь к Панамскому каналу оказался крайне опасным.

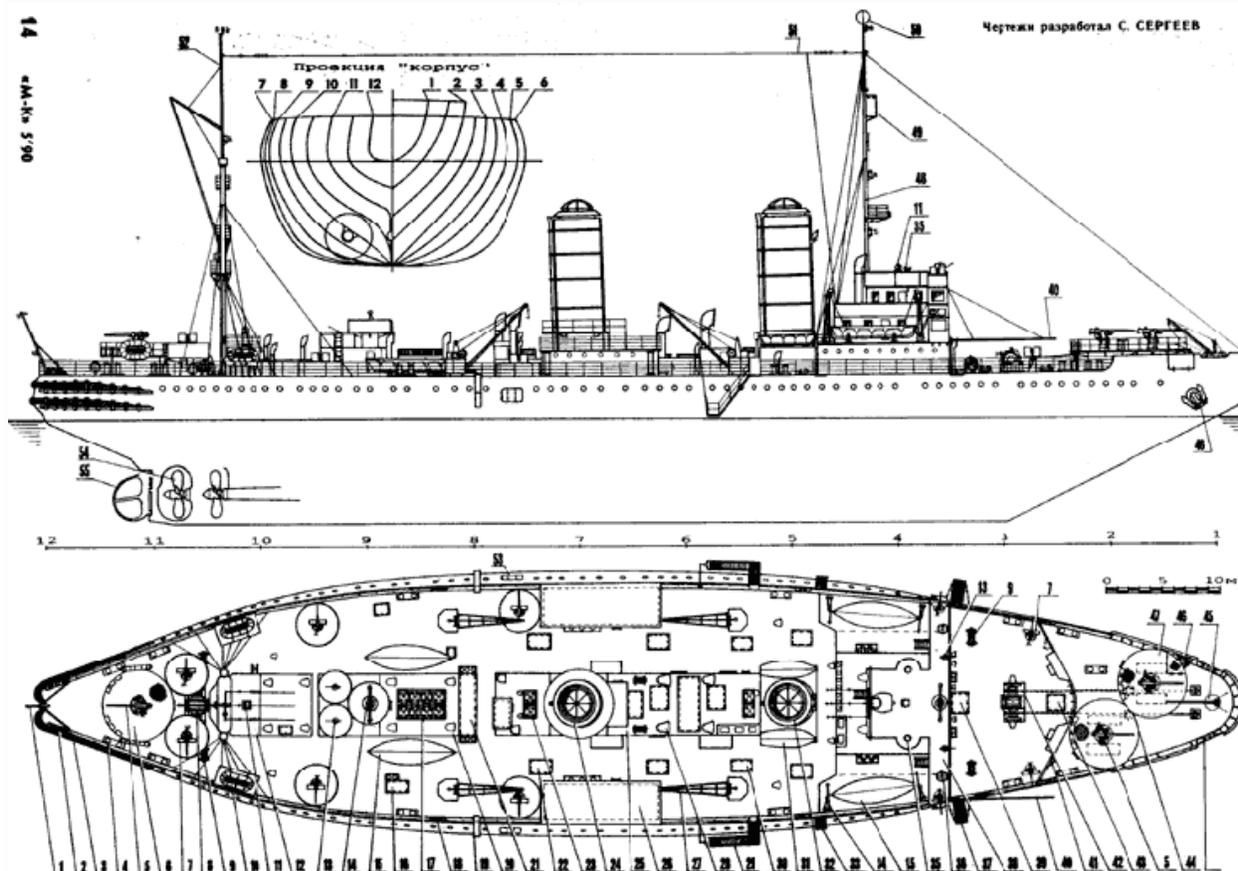
И тогда Сергеев решил обмануть немецкую разведку, которая, как он считал, действовала здесь. С этой целью он сообщил местным репортерам о том, что «Микоян» идёт в Нью-Йорк. Это сообщение было опубликовано во всех местных газетах и передано по радио.

Ночью, 26 марта, бесшумно снявшись с якоря, ледокол покинул Кейптаун. На всякий случай действительно некоторое время шли как бы в Нью-Йорк. Но в пустынном районе Атлантики изменили курс. Сергеев выбрал другой, более длинный путь – обогнуть Южную Америку, и восточной частью Тихого океана идти на Дальний Восток. Ледокол пошел к берегам Южной Америки. Попали в полосу жестоких штормов. Качка достигала 56 градусов, корабль бросало словно щепку. Иногда океан затихал, чтобы обрушиться с новой силой. Пострадала носовая надстройка, тяжелые стальные двери сорвало и унесло в океан. Это были печально известные морякам «ревущие сороковые». Так продолжалось семнадцать суток. В постоянных яростных штормах пересекли Атлантический океан и вошли в залив Ла-Плата. Моряки облегченно вздохнули.

Прошли мимо заржавевших надстроек немецкого тяжелого крейсера «Адмирал граф Шпее», погибшего здесь еще в декабре 1939 года. Подошли к уругвайскому порту Монтевидео. Сергеев запросил разрешение на вход в порт. Но в ответ ему сообщили, что власти не разрешают посещение порта военными кораблями и вооруженными судами, настолько внушительно выглядел бутафорские «пушки» ледокола. Пришлось вызывать специального представителя, чтобы убедить портовые власти в том, что «вооружение» не настоящее. Только после этого получили разрешение войти в порт.

В Монтевидео пополнили запасы, провели необходимый ремонт, и после отдыха вышли в путь. А чтобы обмануть немецкую разведку, демонстративно взяли курс на север. С наступлением темноты развернулись и полным ходом устремились на юг. У мыса Горн была велика опасность быть атакованными немецкими рейдерами или подводными лодками. Поэтому пошли Магеллановым проливом, довольно сложным и опасным для плавания. В частых туманах, мимо Огненной Земли, с заходом в порт Пуанта-Аренас миновали пролив, вышли в Тихий океан и взяли курс на север. Перебежками, с короткими заходами в порты Коронель и Лота, прибыли в чилийский порт Вальпараисо, Пополнили запасы, провели ревизию котлов, машин и механизмов. После непродолжительного отдыха продолжили путь на север, держа курс на перуанский порт Кальяо. Пополнили запасы, и вышли в панамский порт Бильбао. Вновь пополнили запасы, и пошли в Сан-Франциско.

Ледокол прибыл в Сан-Франциско, а затем перешёл в Сиэтл на ремонт и вооружение. Американцы быстро и качественно отремонтировали корабль. Демонтировали английскую пушку и основательно вооружили: установили четыре 76,2-мм орудия, десять 20-мм зенитных автоматов, четыре 12,7-мм и четыре 7,62-мм пулемётов.

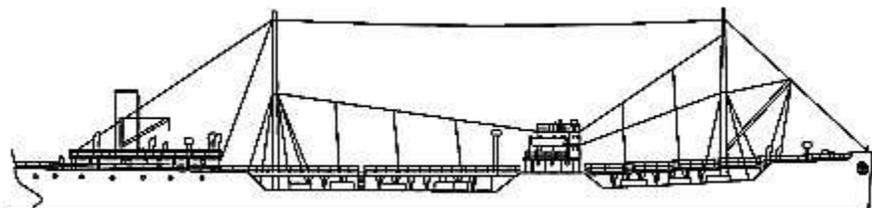


Ледокол «А. Микоян» в 1942 году.

Из Сиэтла «Микоян» направился в порт Кодьяк на Аляске. Из Кодьяка пошел в порт Датч-Харбор на Алеутских островах. Выйдя из Датч-Харбора, «Микоян» обогнул Алеутские острова севернее и направился к родным берегам. Наконец в дымке показались очертания далёких берегов. Показался пустынный берег – Чукотский мыс. 9 августа 1942 года «Микоян» вошёл в Анадырский залив.



Восемь с половиной месяцев продолжался этот поход. За кормой остались три океана и двенадцать морей, объятые войной. Прошли 24759 миль. Из четырех судов, вышедших из Батуми в этот смертельный поход, к родным берегам сумели дойти «Микоян» под командованием капитана 2 ранга Сергеева и танкер «Сахалин», которым командовал Придо Адович Померанец, 9 декабря 1942 года прибывший во Владивосток.



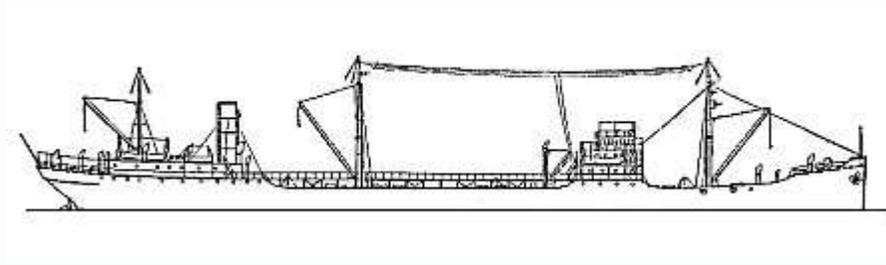
Танкер типа «Москва» к которому относился «Сахалин»

Танкер «Варлаам Аванесов» 19 декабря 1941 года при выходе из пролива Дарданеллы в Эгейское море был атакован немецкой подводной лодкой «U-652». Торпеда попала в корму, судно начало быстро тонуть. Спустили на воду 3 уцелевших бота, прежде всего в них посадили раненых, затем сели остальные, в том числе английский офицер и два турецких лоцмана. Убедившись что на судне никто не остался, последним покинул судно капитан Борис Пименович Осташевский. Экипаж добрался до турецкого берега и вскоре был возвращён на родину.



Танкер «Варлаам Аванесов»

Танкер «Туапсе» вышел из Стамбула 4 января 1942 года. Через неделю, никем не обнаруженный», прибыл в порт Фамагуста на острове Кипр. Затем пошёл по пути «Микояна» и благополучно прибыл в Кейптаун. Капитан В.И.Щербачёв принял решение идти на Дальний Восток кратчайшим путём – через Панамский канал. 4 июля 1942 года у берегов острова Куба танкер был атакован немецкой подводной лодкой «U-129». В него попали 4 торпеды и он быстро затонул. Погибли десять моряков, остальные, в том числе и капитан, спаслись.



Танкер «Туапсе», хотя может быть и неточность. Это имя носило несколько судов. Вспомогательный крейсер Черноморского флота «Микоян» был передан в состав Тихоокеанского флота. Экипаж простился со своим отважным командиром – капитан 2 ранга С.М.Сергеев убыл во Владивосток. В командование «Микояна» вступил капитан 3 ранга Юрий Константинович Хлебников.

Коротким был отдых экипажа. Почти сразу получил новое боевой задание. В бухте Провидения его прибытия ожидали 19 (девятнадцать)! транспортов с вооружением, боеприпасами и другими военными грузами, и боевые корабли Тихоокеанского флота: лидер «Баку», эскадренные миноносцы «Разумный» и «Разъяренный». «А.Микоян» был назначен штатным ледоколом ЭОН-18. В сущности это и было задание, к выполнению которого корабль и прошёл этот путь из Батуми.

Ещё в июне 1942 года Государственный Комитет Обороны принял решение о переброске по Северному морскому пути нескольких боевых кораблей с Дальнего Востока в поддержку Северного флота. 8 июня приказом Наркома ВМФ № 0192 была сформирована экспедиция особого назначения – 18 (ЭОН-18). Командиром был назначен капитан 1 ранга В.И.Обухов. 22 июля боевые корабли прибыли в бухту Провидения, где уже находились 20 советских транспортов прибывших из США с военными грузами. Впереди был Северный морской путь.

13 августа из бухты Провидения вышли «А.Микоян» и 6 транспортов, а на следующий день боевые корабли. Экспедиция собралась в бухте Эмма на Чукотке и продолжила путь. Берингов пролив прошли в густом тумане. Обогнули мыс Дежнева и вышли в Чукотское море. 15 августа в 16 часов миновал мыс Уэлен и вошли в мелкобитый лёд плотностью 7 баллов. С каждой милей ледовая обстановка становилась тяжелее. Стоял туман, корабли с трудом продолжали движение. 16 августа вынуждены были остановиться до улучшения обстановки, среди 9-10 балльного старого льда, дрейфовавшего на юго-восток. К утру 17 августа движением льда корабли разбросало друг от друга.



ЭОН-18. Эсминец «Разумный» во льдах во время перехода на Северный флот

Эсминец «Разумный», находившийся рядом с лидером «Баку», отнесло от него на 50-60 кабельтовых. В наиболее тяжёлом положении оказался «Разъярённый». Его зажал льдами, и он начал дрейфовать к берегу. Руководство экспедиции опасалось, что корабль может оказаться на мелководье, недоступном для ледокола. Попытки «А.Микояна» вызволить «Разъярённый» из ледового плена успеха не имели. Наоборот, работа ледокола усиливала давление льда на корпус эсминца, у которого образовались вмятины в обшивки обоих бортов. Стало ясно, что «А.Микояну» в одиночку не справиться с проводкой такого количества боевых кораблей и транспортов. Приходилось бороться с 9-10 балльными ледовыми полями, то вызволять эсминцы, то спешить на помощь транспортам. На помощь «А.Микояну» из бухты Провидения вышел ледокол «Л.Каганович», который подошёл 19 августа. Обойдя ледовый массив с севера, корабли ЭОН-18 присоединились к каравану транспортов в районе мыса Сердце Камень. Дальнейшее продвижение проходило вдоль береговой черты в разреженном льду. 22 августа за мысом Джекретлан лёд стал легче, и на подходе к Колючинской губе уже была чистая вода. С отдельно плавающими льдинами. Подошли к танкеру «Лок-Батан», стоявшему на якоре и начали принимать топливо. Одновременно принимали продукты с транспорта «Волга».

25 августа, пройдя в тяжёлом льду мыс Ванкарем, корабли ЭОН-18 легли в дрейф до рассвета. Ночью сильный ветер вызвал подвижку льда, корабли и транспорты оказались зажатыми торосами. Насколько тяжёлыми оказались условия, можно судить по тому, что даже у ледокола «Л.Каганович» оказался свёрнут баллер руля на 15 градусов.

Только через пять суток ледоколам удалось вывести из тяжёлого льда на чистую воду лидер «Баку» и эсминец «Разъярённый». Оба корабля получили повреждения (были сорваны оковки винтов, получены вмятины в бортах, повреждены цистерны).

Пробившись через тяжёлые льды, они пополнили запасы топлива с танкера «Лок-Батан», не дожидаясь «Разумного», лидер «Баку» и эсминец «Разъярённый» пошли своим ходом по чистой воде вдоль кромки берегового припая. Из-за малых глубин (5-5,6 м) продвижение было очень медленным: впереди кораблей проводили шлюпочный промер глубин.

Ледокол «Л.Каганович» застрял в тяжёлом льду. Но в самом тяжёлом положении оказался эсминец «Разумный», зажатый между двумя большими торосами многолетнего льда. Лыдины сдавливали корпус с бортов, заклинило винты. Личный состав выбивался из сил, борясь за освобождение корабля из ледового плена. Днём и ночью специальные команды взрывали лёд аммоналом, кололи пешнями. Провели паропровод и пытались резать лёд струёй пара. Выяснилось, что винты намертво вмёрзли в ледяное поле. Освободить их удалось лишь с помощью водолазов: подвели паропровод и паром обрезали лёд вокруг винтов. Когда положение осложнилось, для разрушения льда командир корабля разрешил применять глубинные бомбы. Взрывами разрушали лёд на всю толщину, заводили ледовые якоря и подтягивались к ним. За сутки удавалось пройти 30-40 метров. Ледокол «А.Микоян» неоднократно подходил к кораблю, брал его на буксир, но успеха не имел. Окалывать лёд вокруг эсминца он не мог. Это было опасно, так как между ледоколом и корпусом корабля накапливался лёд, и давление ледокола могло привести к пробойне в корпусе.

31 августа на помощь «А.Микояну» пришёл подошедший с запада ледокол «И.Сталин». Два ледокола короткими набегамы крошили толстый лёд, каждый раз продвигаясь на 2 – 2,5 метра. Работы продолжались с 31 августа по 8 сентября. К «Разумному» во льдах было пробито два канала, но буксировать эсминец не представлялось возможным, так как сами ледоколы из-за сжатия льда не могли продвигаться по этим каналам.

8 сентября ледовая обстановка в районе дрейфа «Разумного» резко изменилась. Ветер сменил направление, началась подвижка льда, появились отдельные разводья, уменьшилось сжатие корпуса корабля. «А.Микоян» взял эсминец на буксир и начал медленно выводить на чистую воду. «И.Сталин» шёл впереди, ломая ледяные поля, расчищал дорогу «А.Микояну» и «Разумному». К 14 часам 9 сентября вышли на чистую воду. Эсминец принял топливо с танкера «Локк-Батан», вместе со всеми направился на запад вдоль кромки берегового припая. В районе мыса Двух пилотов встретили тяжёлую ледовую переемычку и остановились, ожидая ледокол «Л.Каганович», который повёл эсминец до бухты Амбарчик.

17 сентября корабли ЭОН-18 соединились в бухте Тикси. Здесь экспедиции было приказано задержаться. В Карское море, обогнув с севера Новую Землю, проникли немецкие корабли – тяжёлый крейсер «Адмирал Шеер» и подводные лодки. Узнав от японцев об экспедиции, немцы решили провести операцию «Вундерланд» («Страна чудес») с целью перехватить и уничтожить у пролива Вилькицкого транспорты, боевые корабли и все советские ледоколы. У восточного входа в пролив должны

были встретиться ЭОН-18 и караван судов из Архангельска, шедший под проводкой ледокола «Красин». Но «Шеер» встретился с ледокольным пароходом «Сибиряков» и тот, расстреливаемый артиллерией рейдера, успел сообщить о появлении вражеского корабля в советской Арктике. Немцы попытались пройти пролив Вилькицкого, настигнуть караван «Красина», и во время его встречи с ЭОН-18, разом уничтожить транспорты и все ледоколы. Но из-за тяжёлой ледовой обстановки от этого отказались и направились к порту Диксон. Получив там отпор, рейдер поспешил убраться в свою базу в Норвегии.



19 сентября, приняв все меры боевой готовности, экспедиция, под проводкой ледокола «Красин» вышла из Тикси. Пройдя пролив Вилькицкого, вышла в Карское море. 24 сентября экспедиция прибыла в Диксон, где подготовилась к дальнейшему плаванию. 10 октября, пройдя пролив Югорский Шар, ЭОН-18 была доведена до чистой воды и 14 октября 1942 года благополучно прибыла в Кольский залив.



Проведя во льдах ЭОН-18, «А.Микоян» совместно с ледоколами «И.Сталин», «Л.Каганович» и «Ленин», подошедшим с запада, повернул на восток и направился за транспортом, шедшим из США с грузами по ленд-лизу. Ледоколы совершили еще несколько рейсов из бухты Провидения в Карское море, ведя за собой транспорты с военными грузами. До окончания навигации по Северному морскому пути они провели в Архангельск и Молотовск 4 конвоя из 36 судов.

Тем временем немцы начали расширять свои минные заграждения на основных узлах движения советских арктических коммуникаций. В минных постановках участвовали тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», эсминцы, минный заградитель, подводные лодки и авиация. Между островом Колгуев и полуостровом Канин четыре германских эсминца выставили 180 мин.

20 ноября 1942г. по окончании навигации на трассе Северного морского пути «Микоян», проведя караван судов из Карского моря в Баренцево, направился в Молотовск (ныне Северодвинск). У острова Вайгач к нему присоединился ледокол «Ленин», зимой этим судам предстояло проводить отечественные и союзные транспорты через льды Белого моря. 24 ноября подошли к острову Колгуев, где к ним присоединились два английские конвойные корабли «ТJ-71» и «ТJ-83», которые должны были конвоировать в Молотовск. Конвой направился в Белое море, «Микоян» подошел к 42-му меридиану. В этой полярной географической точке по сути дела завершалось его кругосветное плавание. На этой долготе, далеко на юге находился Батуми, из которого он вышел год назад.

Конвой шел в противолодочном охранении и направился в Белое море. Головным шел «Микоян», в кильватер за ним «Ленин», английские корабли шли по бортам. Море штормило, порой шла пурга. 26 ноября в 21 час 55 минут под кормой «Микояна» произошёл сильный взрыв. Потеряв управление, он покотился вправо. Взрывной волной смыло за борт двух вахтенных комендоров у кормового орудия. На «Ленине» слышали человеческие крики с правого борта. Остановиться и маневрировать для поиска людей корабль не могли, так как не было ясно, находятся они на минном поле или «Микоян» торпедирован подводной лодкой.



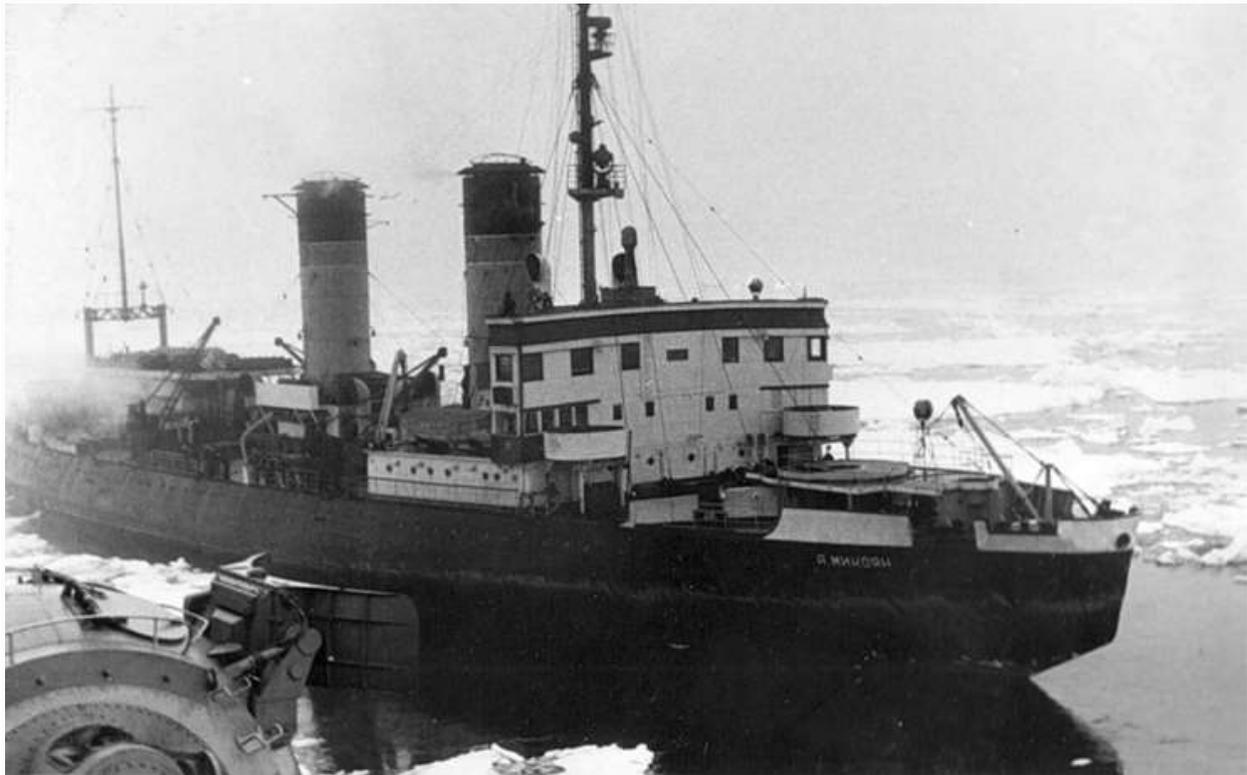
Мощный корпус ледокола выдержал взрыв вражеской мины, и он остался на плаву, но получил серьёзные повреждения. Взрывом искорежило кормовую часть, верхняя палуба вспучилась бугром, начало затапливать кормовую машину, артиллерийский погреб №-7, помещение для зимовщиков. Вышли из строя рулевая машина, гирокомпас, радиостанция, сорвало антенну радиопеленгатора. Но валопроводы и винты уцелели. Перешли на ручной привод рулевого управления, из машинного отделения начали откачивать воду. Выяснили, что пробоин в корпусе нет, но имеются трещины. Несмотря на полученные повреждения, плохо управляемый, идя в кильватер за «ТJ-71», «А.Микоян» продолжил путь. Ледокол «Ленин» шёл за ним и был готов взять его на буксир. С моря корабли прикрывал «ТJ-83», который вскоре скрылся из виду. Утром 28 ноября подошел буксирный пароход «Шквал», которому дали указание идти в кильватер за «А.Микояном». В середине дня подошел эсминец «Урицкий» и включился в состав охранения. Позже подошел сторожевой корабль. Утром 29 ноября конвой прибыл в бухту Иоканьга. После водолазного осмотра «Микояна» снялись с якоря, и пошли в Белое море. Доведя ледоколы до молодого льда, корабли охранения повернули обратно. 30 ноября 1942 года «Микоян» прибыл в Молотовск и стал на ремонт к стенке завода №-402. Было пройдено 28560 миль, из них свыше 2000 миль во льдах.

Так закончился этот беспримерный, уникальный по дерзости поход. Нет в истории мореплавания подобного случая, когда безоружный ледокол, не приспособленный для океанских, а тем более кругосветных плаваний, без всякого охранения, прошел все зоны боевых действий, четыре океана и двенадцать морей, практически совершив поход вокруг Земного шара.

Этот единственный в истории советского флота кругосветный поход (не считая атомных подводных лодок), удивительный даже по меркам нашего времени, оказался забытым и до конца пятидесятых годов был засекреченным. Многие годы об этом походе мало кто знал, кроме его участников. А вот заслуженных большинство отважных моряков НЕ ПОЛУЧИЛИ. Среди немногих награждённых были старшина 2

статьи Емельян Гаврилович Полищук и старший краснофлотец Семён Петрович Рузаков.

На заводе ледокол, как смогли, отремонтировали. Но требовался серьёзный ремонт. Дока, способного вместить судно таких размеров, не было. С открытием навигации 1943 года «А.Микоян», по договоренности с союзниками, отправился на ремонт в США, в порт Сиэтл. Ледокол своим ходом прошёл Северный морской путь, да еще повёл за собой караван судов. Затем, теперь уже с севера на юг прошёл значительную часть Тихого океана. По возвращении из ремонта «А.Микоян» был передан Владивостокскому Арктическому Морскому пароходству, и включён в состав военизированных судов Северного бассейна. Обеспечивал ледовые проводки союзных и отечественных конвоев в Баренцевом, Белом, Карском морях, по Северному морскому пути, во льдах восточной части Арктики и Дальнего Востока. После войны «А.Микоян» был разоружён. Ещё долгие годы водил суда во льдах Арктики и Дальнего Востока. В 1966 году был выведен из эксплуатации и был превращён в бункеровочную базу Дальневосточного морского пароходства. В 1968 году он разобран на металл.



Ледокол «А. Микоян». Фото 1956 года.