

КРУГОСВЕТНЫЙ ПОХОД ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО КРЕЙСЕРА «МИКОЯН»

**ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА
25 ноября 1941г. – 30 ноября 1942г.**

Кругосветное плавание – это плавание корабля (судна) вокруг Земного шара с пересечением всех его меридианов и основных океанов. В российском флоте первое кругосветное плавание на кораблях «Надежда» (командир капитан-лейтенант И.Ф.Крузенштерн) и «Нева» (командир капитан-лейтенант Ю.Ф.Лисянский), под общим командованием И.Ф.Крузенштерна, было совершено в 1803-1806гг. Всего до начала 20 века русские военные моряки совершили около 30 таких плаваний. Продолжались они очень долго, не менее двух, а иногда более трёх лет и были сопряжены с немалыми опасностями. Проводились в целях изучения океанов, в военных и экономических целях. Обычно проводились специально подготовленными для этих плаваний кораблями и судами.

В советском Военно-Морском флоте единственное кругосветное плавание (кроме атомных подводных лодок), было совершено во время войны в 1941-1942 г. черноморским вспомогательным крейсером «Микоян» (бывший линейный ледокол) под командованием капитана 2 ранга С.М.Сергеева. Кстати, "Микоян" был единственным за всю историю ВМФ СССР вспомогательным крейсером. Одна из самых ярких страниц в истории отечественной военно-морской истории - прорыв ледокола-вспомогательного крейсера "А.Микоян", вышедшего из Чёрного моря через Эгейское в Средиземное, поход через Суэцкий канал, Индийский, Атлантический, Тихий и Северный Ледовитый океан в Молотовск (ныне Северодвинск), до 60-х годов имел гриф «секретно». (Как и все совместные операции с союзниками по антигитлеровской коалиции).

РУССКИЕ И СОВЕТСКИЕ АРКТИЧЕСКИЕ ЛЕДОКОЛЫ

Линейный ледокол – это специально построенное судно для поддержания навигации в замерзающих морях. П е р в ы й в мире ледокол был построен в России. В 1864 году кронштадский промышленник М.О.Бритнев на принадлежащем ему пароходе «Пайлот» он подрезал носовую часть так, чтобы он мог наползать на лёд сверху и ломать его. Это небольшое судно, с паровой машиной в 85 л.с. продлило навигацию между Кронштадтом и Петербургом на несколько недель. За «Пайлотом» последовали другие, более мощные ледоколы...

В 1897 году русский флотоводец и учёный С.О.Макаров выдвинул идею освоения Арктики с помощью ледокола. 9 января он подал обстоятельную записку управляющему Морским министерством вице-адмиралу П.П.Тыртову. «Ни одна нация не заинтересована в ледоколах столько, сколько Россия...», «Полагаю, что содержание большого ледокола на Ледовитом океане может иметь стратегическое значение, дав нам при нужде передвинуть флот на Тихий океан кратчайшим и безопаснейшим в военном отношении путем». Но все эти доводы дальновидного адмирала чиновники от флота считали неосуществимой фантазией.

Но С.О.Макаров добился своего. Благодаря его настойчивости, 14 ноября 1897 года министр финансов С.Ю.Витте доложил Николаю II об ассигновании трёх миллионов рублей на строительство мощного ледокола. Согласие царя было дано, причём быстро и охотно.

Заказ на создание ледокола был отдан известной британской фирме «Армстронг и Витворт». Название ледоколу было дано «Ермак». В 1898 году он был спущен на воду. 19 февраля 1899 года Макаров поднял на ледоколе коммерческий флаг. («Ермак» в состав

военного флота не входил.) Это был п е р в ы й в мире арктический ледокол. 21 февраля «Ермак» вышел на родину и 3 марта прибыл в Кронштадт.

8 мая «Ермак» вышел в первое арктическое плавание. Он стал первым в мире ледоколом, осмелившимся бросить вызов арктическим льдам. После нескольких неудачных попыток напрямую пройти к Северному полюсу и к устью Енисея, «Ермак» был отозван на Балтику. Министерство финансов распорядилось: «1) ограничить деятельность ледокола «Ермак» проводкою судов Балтийского моря и 2) передать ледокол в ведение Комитета по портовым делам, с освобождением вице-адмирала Макарова от лежащих на нём обязанностей по отношению к опытным плаваниям во льдах». С.О.Макарова унижительно отставили от им же начатого дела. А главное – само-то дело забросили. Только гибель на броненосце «Петропавловск» 31 марта 1904 года помешала С.О.Макарову продолжить борьбу за освоение Арктики.

Ледокол «Ермак» надолго пережил своего создателя. За первые 12 лет он провёл сквозь льды Балтики около 1000 судов. Участвовал в первой мировой войне и Февральской буржуазно-демократической революции. 25 октября 1917 года перешёл на сторону Советской власти. В феврале 1918 года обеспечивал переход нескольких кораблей из Ревеля (Таллинна) в Гельсингфорс (Хельсинки), а в марте-апреле переход Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт. Всего из финских портов было выведено 236 кораблей и судов, тем самым предотвратив захват их германскими войсками.

В 20-х годах «Ермак» был переведён на Север. В декабре 1939 года, пройдя зону боевых действий, перешёл из Мурманска в Ленинград. Участвовал в Финской и Великой Отечественной войнах. В 1949 году был награждён орденом Ленина. В 1964 году выведен из эксплуатации и в Мурманске был разобран на металл.

С началом Первой Мировой войны пришлось вспомнить о предложении С.О.Макарова иметь на Севере мощные ледоколы. В 1914 году Балтийские и Черноморские порты оказались отрезанными от военных поставок союзников. Россия стала зависеть от замерзающего на полгода Архангельска, и от Владивостока, находящегося в 10 тысячах километров от театра военных действий, и связанного с европейской частью России только ниткой транссибирской магистрали. В ходе войны российскому правительству пришлось построить и купить в Англии и Канаде 6 ледоколов 2 ледореза и 5 ледокольных пароходов. В ходе иностранной интервенции 2 ледокола и ледорез были захвачены и уведены англичанами, в том числе и самый мощный ледокол «Святогор». В 1921 году он был выкуплен советским правительством и переименован в «Красин».

В 1928 году, за участие в спасении экипажа дирижабля «Италия», был награждён орденом Трудового Красного Знамени. В годы Великой Отечественной войны обеспечивал ледовые проводки отечественных и союзных конвоев по Северному морскому пути, в Белом, Баренцевом и Карском морях. В 1972 году был выведен из эксплуатации. В настоящее время корабль-музей.

В 20-х годах на Севере были открыты богатейшие залежи цветных металлов, угля и других полезных ископаемых. Началось широкомасштабное освоение этих районов. Необходимость освоения Северного морского пути стала безотлагательной. 17 декабря 1932 года постановлением Совнаркома СССР был образован единый транспортно-хозяйственный орган – Главное управление Северного морского пути, на который возлагалось техническое оснащение трассы, организация регулярных перевозок и обеспечение безопасности плавания. В 1932 году ледокольный пароход «А.Сибиряков» за одну навигацию прошёл Северный морской путь. В 1933 году для первого сквозного перехода по Северному морскому пути, под руководством О.Ю.Шмидта была направлена экспедиция на обычном пароходе «Челюскин». Его гибель показала, что плавание по Северному морскому пути без проводки ледоколами возможна лишь для судов специальной постройки. Проводка судов во льдах осуществлялась ледоколами, способными работать в арктических льдах и расставленных на

наиболее тяжёлых участках пути. Но их было мало, а самыми мощными были «Красин», «Ермак» и ледорез «Ф.Литке».

В 1934 году Совнарком СССР принял решение пополнить арктический флот мощными ледоколами. Коллектив «Судопроекта» под руководством К.К.Боханевича подготовил проект №51 нового судна, а рабочий - сотрудники Конструкторского бюро ленинградского судостроительного завода имени Серго Орджоникидзе. Чертежи машин приобрели у английской фирмы «Армстронг».

В основу конструкции взяли ледокол «Красин», отлично зарекомендовавший себя в Арктике. Но и по конструкции и по внешнему виду новый ледокол существенно отличался от своего прототипа. Имел следующие данные: водоизмещение 11242т., длина 106,7м., ширина 23,2м., осадка носом - 9,0м. и 9,15м. - кормой. Корпус яйцевидной формы, изготовленный из высокопрочной стали, предохранял судно от сжатия во льдах. Клёпаный корпус построен на высший класс Регистра. Ледоколу разрешалось плавать во льдах в любое время года. На нём были установлены три самые мощные судовые паровые машины, построенные в СССР. Каждая мощностью 3300л.с., работали на 3 винта и позволяли развить скорость 15,5 узла на чистой воде. Благодаря 3 винтам, ледокол обладал стремительной поворотливостью и малой циркуляцией - маневренными качествами, необходимыми для плавания во льдах. Девять современных паровых котлов работали на угле, запас которого в 2800 тонн обеспечивал дальность плавания в 6000 миль. Имелись две основные и одна резервная электростанции, последняя располагалась на верхней палубе. Три мощные радиостанции - длинноволновая, коротковолновая и аварийная, имели большую дальность действия. Так, Ледокол «И.Сталин» на испытаниях в Финском заливе, поддерживал связь с «Ермаком», работавшим в Арктике. По проекту предполагалось разместить в кормовой части ангар и три гидросамолёта для ледовой разведки. Но в ходе строительства от самолётов отказались. Спасательные средства включали 2 моторных катера и 6 шлюпок. Судовая мастерская имела различные станки, оборудование, инструменты и материалы, позволяющие выполнять сложные ремонтные работы. В распоряжении капитана, его помощников и штурманов были новейшие навигационные и мореходные инструменты и аппаратура. Для научных работ оборудовались специальные лаборатории. Это позволяло гидрологам, биологам, гидрографам, гидрохимикам вести научные работы. Рефрижераторное отделение рассчитано на хранение годового запаса продуктов. Кроме того, было предусмотрено помещение для содержания живого скота.

Особое внимание было уделено условиям жизни экипажа, насчитывающего 138 человек (по штату мирного времени). В отличие от «Красина» большая площадь надстроек и увеличенный на 10 метров корпус, позволили удобно разместить команду и научных работников. На ледоколе было 126 кают, из которых 60 жилых. Двух- и четырёхместные каюты были отделаны ценными породами древесины, комфортабельно обставлены: картины, койки с пружинными сетками, шкафы для одежды и белья, письменные столы, полки для книг, зеркала. Кают-компания с киноустановкой, столовая, библиотека, механизированная кухня, души, баня. Всё это делало ледоколы самыми комфортабельными на флоте.

Правительство приняло решение построить 4 судна этого типа. 20 октября 1935 года на ленинградском судостроительном заводе имени С.Орджоникидзе были заложены «И.Сталин» (головной) и «В.Молотов». Через месяц на Николаевском судостроительном заводе имени А.Марти были заложены «Л.Каганович» и «О.Ю.Шмидт» (строители А.Ф.Осадчий, Е.В.Кашик). 28 апреля 1938г. «О.Ю.Шмидт» был спущен на воду, в 1939г. переименован в «А.Микоян». 24 августа 1938 года «И.Сталин» вышел в первый арктический рейс. В январе 1939 года «Л.Каганович» вступил в строй и ушел на Север.

Строительство «А.Микояна» затянулось. Завод был перегружен военными заказами в связи с выполнением Программы развития Военно-Морского флота на 1937-1943гг.

ЛЕДОКОЛ СТАНОВИТСЯ КРЕЙСЕРОМ

В июне 1941 года шли испытания ледокола, проводимые сдаточной командой завода. После чего должны были быть Государственные испытания и приёмка Государственной Комиссией. 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. Но на Чёрном море она началась ещё днём после получения соответствующей телеграммы Наркома ВМФ Н.Г.Кузнецова - "Отмобилизуйте в установленные схемой оргмобразвёртывания 1941г. сроки весь призываемый от гражданских наркоматов судовой состав;..." 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. Службу на флоте С.М.Сергеев начал на крейсере «Россия» Балтийского флота. В 1918-1919гг. бойцом матросского полка воевал против белогвардейцев на Восточном фронте, а в 1920г. на Южном. Был ранен и контужен. После Гражданской войны окончил Военно-морское училище им. Фрунзе. С октября 1926г. по январь 1931г. служил на Амурской флотилии. В 1929-1930гг. во время конфликта на КВЖД командовал минным заградителем «Сильный», принявшим участие в боях на реке Сунгари (Фугдинская операция).

В 1931-1935гг. командовал дивизионом быстроходных тральщиков Черноморского флота. В 1935-1937гг. слушатель Курсов командиров эсминцев при Военно-морской академии. В 1937г. командир эскадренного миноносца Черноморского флота.

В 1937 - 1939гг. – Особая Правительственная командировка в Испанию. Под именем дон Корнели Гуардия Лопес советник начальника штаба дивизиона эсминцев республиканского флота. (По другим данным – командира флотилии миноносцев, командира эсминца «Гравина»). Принимал личное участие во многих боевых операциях. За умелое руководство боевыми действиями кораблей и личное мужество был награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды. По возвращении из Испании, 25 мая 1938 года был назначен начальником штаба бригады крейсеров Черноморского флота. С мая 1939 года командир 2-го, а затем 3-го дивизиона эсминцев эскадры Черноморского флота. Командующий эскадрой контр-адмирал Л.А.Владимирский высоко ценил его как отличного моряка. Войну встретил на Чёрном море в звании капитана 2 ранга. 1 июля из Севастополя в Николаев вышли 2 транспорта с боеприпасами в охранении эсминца "Быстрый" (корабль вышел из ремонта на Севастопольского завода №-201) Старшим на борту корабля и командиром конвоя на нём выходил капитан 2 ранга С.М.Сергеев.(Эсминцем командовал помощник командира капитан-лейтенант С.П.Петров). Накануне бухта и фарватер были протралены. Около 14.00 эсминец вышел из Южной бухты. В 14.10 при прохождении первой линии бонов корабль подорвался на донной mine, выставленной немецким самолётом. Командир сумел отвернуть в сторону от фарватера на мель у Константиновского равелина. 24 человека погибло, 81 был ранен. Командир получил контузию и после госпиталя получил приказ убыть в Николаев.

На «А.Микояне» полным ходом шли работы по превращению его в боевой корабль. Отечественные ледоколы всегда были готовы к ведению боевых действий в любых условиях. Они имели проектный мобилизационный план – заранее разработанную техническую документацию. При мобилизации были готовы разместить у себя на борту артиллерийское вооружение, переоборудовать нужные помещения под погреба боезапаса, оснастить средствами и постами управления артиллерийским огнём.

Положение на фронте ухудшалось, и Николаев оказался в сложном положении. Всё чаще в восточные порты уходили транспорты с заводским оборудованием, эвакуируемым населением. Переводились недостроенные военные корабли до предела загруженные механизмами, станками, рабочими с семьями...

5 августа немецкие самолёты совершили первый налет на Николаев. Они начали бомбить порт и судостроительные заводы. Враг быстро подходил к городу. Капитан 2 ранга С.М.Сергеев принимает решение: не дожидаясь приёмных испытаний, вывести «А.Микоян» из-под ударов вражеской авиации. 26 августа, с командой из заводских рабочих он вывел ледокол от достроечной стенки завода в море. Риск оказался оправданным. Благодаря искусному маневрированию в Бугском лимане, ледокол был спасён от попаданий бомб. и благополучно пришёл в Севастополь. Действия командира сохранили новейший ледокол.

На Севастопольском Морском заводе работы по переоборудованию ледокола продолжились. Трюмы превратились в артиллерийские погреба, монтировались системы управления огнём главного и зенитного калибров, оборудовались кубрики. 24 августа установили солидное вооружение: три 130-мм орудия главного калибра, четыре 76,2-мм универсальных орудия и четыре 7,62-мм пулемета. По вооружению не уступал нашим эсминцам. Началось комплектование экипажа.

Был назначен командный состав: старший помощник командира корабля - капитан-лейтенант Никола Гаврилович Холин. Военный комиссар - старший политрук Михаил Фёдорович Новиков. Командиры боевых частей: штурманской - капитан-лейтенант Николай Никифорович Марлян; артиллерийской - старший лейтенант Владимир Иванович Сидоров; связи – лейтенант Камаев Виктор Геннадиевич; электромеханической - старший инженер-лейтенант Юзеф Миронович Злотник. Командир штурманской группы старший лейтенант Александр Иванович Фаворов, командир машинной группы Данаусов, командир котельной группы инженер-капитан Фаткула .Хамидулович .Хамидулин. Начальник санитарной службы майор Фёдор Кириллович Попков. Главный боцман – мичман Александр Давыдович Гройсман, старшина боцманской команды – мичман Тимофей Мороз. Секретарем партбюро был избран лейтенант Владимир Калистратович Барковский.

Все они были опытными военными моряками. Капитан-лейтенант Н.Холин. На флоте с 1930 года. После окончания Военно-морского училища им. Фрунзе служил командиром торпедного катера, отряда и 2-го дивизиона Бригады торпедных катеров Черноморского флота. Войну встретил начальником штаба 3-го дивизиона БТКА. Постоянно выходил в море с отрядом катеров на поиск кораблей и транспортов противника. Старший политрук М.Новиков. В 1931-1933гг. служил в Школе подводного плавания КБФ. После военно-политических курсов политрук, секретарь партбюро, и.о. военкома на линейном корабле «Октябрьская Революция». 1937-1939гг. военком эсминца «Гневный» Балтийского флота. С сентября 1939г. военком, зам. командира по политчасти эсминца «Гремящий» Северного флота. С октября 1940г. слушатель Курсов усовершенствования политсостава ВМФ. С 23 июня по 12 июля 1941г. зам. командира по политической части тральщика «Щит» ОВР главной базы ЧФ. Командир БЧ-2 старший лейтенант В.И.Сидоров, на флоте

с 1933 года, после окончания Военно-морского училища им. ЛКСМУ, с апреля 1937 года – командир башни линкора «Парижская коммуна»; с ноября 1939г. – командир БЧ-2 лидера «Ташкент»; с ноября 1940г. – слушатель Высших Специальных Курсов ВМФ. Командир штурманской группы старший лейтенант А.И.Фаворов на флоте с 1934 года. После окончания ВМУ имени М.Фрунзе с августа 1938 года служил в Главном морском штабе. С мая 1939 года на Черноморском флоте: старший помощник командира плавбазы «Красная Кубань», командир БЧ-1 плавбазы «Волга», подводной лодки «Щ-209», эсминца «Фрунзе». Командир котельной группы инженер-капитан Ф.Х. Хамидулин на флоте с 1928 года. Служил на линкоре «Парижская коммуна» котельным машинистом, старшиной группы. С декабря 1938 года командир котельной группы крейсера «Молотов». Майор медицинской службы Ф.К.Попков на флоте с 1932 года. После учёбы в Военно-медицинской академии служил начальником санитарной службы на лидерах «Москва», «Харьков», 1-го дивизиона эсминцев. Главный боцман А.Д. Гройсман на флоте с 1931 года. Служил на крейсере «Профинтерн», главным боцманом учебного судна «Нева», эсминца «Бдительный», строящегося линейного корабля «Советская Украина».

В состав экипажа, сформированного из краснофлотцев и старшин, добровольно вошли рабочие заводской сдаточной команды, пожелавшие бить врага «на своём корабле». Это

было ценное пополнение: все они были настоящими мастерами своего дела, высококвалифицированными специалистами – Иван Стеценко, Фёдор Халько, Александр Калбанов, Михаил Улич, Николай Назартий, Владимир Добровольский и другие. Прибыли и моряки, призванные из запаса. В начале сентября переоборудование было закончено. Ледокол в ранге вспомогательного крейсера был зачислен в состав ВМФ, получил название «Микоян» и поднял Военно-Морской флаг. Под Севастополем провели учебно-боевые стрельбы. Так линейный ледокол стал военным кораблём. Враг продолжал наступать, создалась реальная угроза захвата Одессы.

21 августа Военный Совет Черноморского флота, учитывая сильный натиск противника на Одессу, решил привлечь к обороне Одессы крейсера "Красный Кавказ", "Красный Крым", "Червона Украина", вспомогательный крейсер "Микоян" и 7 эсминцев. В дополнение к ранее созданному Отряду кораблей Северо-Западного района, были созданы ещё три отряда кораблей артиллерийской поддержки защитников города. Приказом командующего флотом в первый отряд вошли - вспомогательный крейсер «Микоян» (командир капитан 2 ранга С.М.Сергеев), тральщики и 3 сторожевых корабля; во второй – крейсер «Красный Крым», 2 эсминца и 3 сторожевых корабля; в третий – крейсер «Червона Украина» и 3 эсминца.

13 сентября в 11.40 «Микоян» снялся с якоря и в хранении двух малых охотников и двух самолётов МБР-2 и взял курс на Одессу, куда благополучно прибыл рано утром 14 сентября. В 8.10 на корабль прибыли флагманский артиллерист Одесской военно-морской базы капитан 2 ранга С.В.Филиппов и флагманский связист капитан 3 ранга Б.Л.Баратов. Командир корабля С.М.Сергеев получил приказ подключиться к артиллерийской поддержке восточного фланга обороны города. Необходимо было подавить вражеские батареи, бьющие по городу из района между Сухим Лиманом и селом Дофиновка, и обстрелять позиции врага. С.М.Сергеев вызвал командиров БЧ-1 и БЧ-2 и сообщил о полученном задании. Подготовившись к бою, «Микоян» снялся с якоря. Штурман капитан-лейтенант Н.Марлян точно вывел корабль в заданный район. В 12 часов 40 минут корабль лёг на боевой курс. Командир БЧ-2 старший лейтенант В.И.Сидоров ещё раз проверил расчёт стрельбы. Ошибки не должно было быть – враг находился рядом с передовой линией наших войск. Артиллеристы на снарядах написали: «Гитлеру – лично». В 12 часов 45 минут по команде В.И.Сидорова дали первый, пристрелочный выстрел по ненавистным захватчикам. Моряки вступили в бой с гитлеровскими захватчиками. Получив данные корректировщиков, перешли на поражение. Враг заметил появление в море «Микояна», и его последовательно атаковали три самолёта-торпедоносца. Но их вовремя заметили наблюдатели Гиндин и Жаворонков. 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 несколько 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.

Но и враг активно противодействовал нашим кораблям артиллерийским огнём с берега и атаками авиации. Боевой опыт в таких условиях приобретает быстро. 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» сманеврировал, самолёт врага рухнул в воду.

Велико было напряжение всех моряков – кочегаров, машинистов, артиллеристов и на ходовом мостике. У командира на принятие решения – секунда, у экипажа привести в

исполнение приказ – несколько секунд. Под атаками авиации, артиллеристы вели успешную дуэль с вражескими береговыми батареями.

Четко и слаженно работали у орудий командоры Скибко, Зеленюк, Грачев, Дорошко, Инкелес и другие. За противником в воздухе и на берегу внимательно наблюдали Гиндин и Жаворонков. Именно они своевременно обнаружили выходящие в атаку два самолёта-торпедоносца. Умелым манёвром корабль сумел уклониться от двух торпед. У котлов и машин, не приспособленных к форсированной работе и маневренной перемене ходов, отлично работали подчинённые механиков Данаусова и Хамидулина: машинисты и кочегары Башко, Курбатский, Мефодиев, Филинский, Парфенов, Стоян, Кузов, Федосеев, Степанец, Борисов, Лозовой, Мотолубов, Стаценко, Долженко, Лебедев. Грамотно действовали на своих боевых постах Гладуш, Десятников, Кужелев Тарасов, Силаценко, Коваль, Молочинский, Рузаков, Полищук, Симонов, Сизов и другие.

Артиллеристы огнём главного калибра начали отражать и налеты вражеских самолётов. По предложению старшего инженер-лейтенанта Ю.Злотника, амбразуры в щитах артиллерийских установок были увеличены, угол возвышения орудий стал больше. Газорезка не брала броневую сталь, тогда бывший судостроитель Н.Назаратий прорезал амбразуры с помощью электросварочного аппарата. Кстати, это было сделано впервые на флоте.

Не обошлось и без курьёзов. Находясь в районе стрельб, «Микоян», не получив предупреждения, начал обстрел подходившего, как позже выяснилось, нашего отряда торпедных катеров. Попав под огонь, катера отошли и легли в дрейф.

Действуя под Одессой, «Микоян», с его, в отличии крейсеров, лидеров и эсминцев, небольшой скоростью – 12 узлов, не получил прямых попаданий бомб и снарядов, и не потерял ни одного человека. А бывали отчаянные положения, когда море вокруг кипело от взрывов авиабомб. 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 фронтový 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. В боях под Одессой сплотился его экипаж, в полной мере проявился талант командира.

22 сентября «Микоян» принял участие в высадке десанта у Григорьевки. Для этой операции Военный Совет Черноморского флота формировал два отряда кораблей: десантный отряд в составе крейсера "Красный Кавказ" и эсминцев "Бойкий", "Безупречный", "Дзержинский" и "Фрунзе", и отряд поддержки в составе вспомогательного крейсера "Микоян", канонерских лодок "Днестр", "Красная Грузия" и десяти сторожевых катеров. "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 «Днестр» 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

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. Не раз попадал он в тяжёлое положение. Но выручали трезвый расчёт командира корабля, трудовой энтузиазм и смекалка моряков. В сложных условиях личным составом была поставлена на место одна машина, сдвинутая с фундамента при бомбёжке, и отцентрирована линия вала.

К этому времени вражеская авиация начала усиленно бомбить Новороссийск. Обычно перед налётом бомбардировщиков над портом пролетал самолёт-разведчик. Как только он улетал, капитан 2 ранга С.М.Сергеев менял место стоянки «Микояна». Этим он выводил корабль из-под удара, а зенитчики участвовали в отражении налета вражеских бомбардировщиков.

Команда любила своего командира. Он был для всех примером мужества и решительности. Все знали, что во время гражданской войны в Испании их командир добровольцем, умело и храбро сражался с фашистами в рядах республиканских моряков. За что и был награждён двумя орденами, сверкавших на его кителе.

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. Государственный Комитет Обороны принял решение перевести крупнотоннажные танкеры и ледокол из Чёрного моря на Дальний Восток.

За пять дней все орудия были демонтированы. Личный состав артиллерийской боевой части был списан на берег. Оставшиеся моряки тепло простились с боевыми товарищами, уходившими сражаться с врагом. 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. (При этом «Микоян» продолжал оставаться вспомогательным крейсером Черноморского флота). Команда терялась в догадках по поводу всех этих действий. Но объяснений никто не давал.

Так закончилась боевая служба вспомогательного крейсера «Микоян» на Чёрном море. Место его, как ледокола, было там, где через тяжёлые полярные льды нужно было прокладывать путь караванам морских судов - на Севере. Получили приказание перейти в Батуми.

В Батуми командир «Микояна» получил секретный приказ – готовиться к переходу в пролив Босфор. С.М.Сергеев собрал командный состав и сообщил о приказании готовиться к выполнению особо важного задания. Начали готовиться к походу. Моряки соревновались за отличную подготовку к рейсу. Ежедневно выпускали «Боевой листок». Пополнили до полного

запасы продовольствия, воды, различного имущества, в том числе приняли 3000 тонн угля. Подготовка машин и котлов была поручена инженер-капитан Ф.Х.Хамидулину. Самым тщательным образом провели ревизию и испытания всех котлов, машин и механизмов. На корабль прибыл капитан-наставник Черноморского пароходства «Совтанкер» Иван Арсентьевич Боев. Закончив подготовку, экипаж «Микояна» - 140 моряков, был готов выполнить любой приказ командования.

Одновременно, под руководством начальника пароходства «Совтанкер» И.Г.Сырых, готовились танкеры «Варлаам Аванесов» (капитан Б.П.Осташевский). «Сахалин» (капитан П.А.Померанец) и «Туапсе» (капитан В.И.Щербачев). Танкеры приняли 30 тысяч тонн нефтепродуктов.

24 ноября в Батуми под флагом командующего эскадрой Черноморского флота контр-адмирала Л.А.Владимирского прибыл отряд кораблей: лидер «Ташкент» (командир капитан 3 ранга В.Н.Ерошенко), эсминцы «Способный» (командир капитан 3 ранга А.Н.Горшенин) и «Сообразительный» (командир капитан-лейтенант С.С.Ворков). На внешнем рейде боевые корабли стали на якорь.

На борту лидера «Ташкент» инструктаж капитанов судов, идущих в Босфор, провели представитель Главного морского штаба капитан 2 ранга П.И.Тарадин и начальник пароходства «Совтанкер» И.Г.Сырых. К вечеру суда каравана и корабли охранения сосредоточились на внешнем рейде Батуми.

ПОХОД

**А корабли не живут сами –
Их опять-таки ведут**

люди.

В.С.Пикуль

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 Л.А.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. Турция, соблюдая нейтралитет, закрыла свои проливы для военных кораблей и транспортных судов воюющих стран с чисто оборонительным вооружением – 1-2 кормовыми орудиями. По этой причине и был разоружен «Микоян».

Конвой шёл примерно в 25 милях от турецких берегов. Переход до Босфора протяженностью 575 миль, из-за незначительной скорости судов (в среднем около 10 узлов), 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. Командир то и дело отдавал команды: «Лево на борт! Стоп, так держать! Право руля!». Рулевой Г.Молочинский едва успевал их выполнять. Старший помощник Н.Холин вызвал на верхнюю палубу боцманскую команду во главе с А.Гройсманом. Необходимо было дополнительно крепить катера, шлюпки и другое имущество. 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.

С.М.Сергеев вошел в штурманскую рубку
- Как дела, Николай Никифорович? – спросил он капитан-лейтенанта Н.Н.Марляна.

- Небольшая неувязка, Сергей Михайлович. Вот, посмотрите. – Штурман указал на карту. Командир молча проверил расчёты и сказал:

- Будем идти намеченным курсом.

Вошедшему в рубку военному М.Новикову предложил обойти вахты, а сам отправился в котельные отделения, туда, где было особенно тяжело. Переходя от одного поста, к другому, беседовал с моряками. Для каждого матроса у него находились добрые слова. Закончив обход, командир вновь поднялся на мостик

Военным кораблям пришлось туго. «Ташкент» креном 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. Командир отправился в радиорубку. Вахтенный радист краснофлотец Гладуш доложил, что связи с танкерами и кораблями охранения нет.

Ночью шторм иногда стихал. Неожиданно командир «Сообразительного» доложил, что обнаружены силуэты неизвестных судов. Корабли охранения приготовились к бою. «Сообразительный», по приказу Л.А.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 С.М.Сергеева оформили необходимые в таких случаях документы, выпили по доброй чарке русской водки и покинули судно. Стамбул поразил моряков своей беспечной жизнью. Доносились звуки развесёлой музыки, по набережным разгуливали нарядно одетая публика. После пожаров Одессы и Севастополя всё это казалось чем-то нереальным. Командиру нанесли визиты представители союзников. Гости обходили «Микоян», в каюте С.М.Сергеев угощал их традиционной рюмкой русской водки. В приятном расположении духа гости возвращались на берег. Командир понимал, что за вежливыми улыбками скрывается полное неверие в успех рейса.

На «Микоян» поднялся советский военно-морской атташе в Турции капитан 2 ранга Константин Константинович Родионов, а с ним и помощник английского военно-морского атташе капитан-лейтенант Роджерс. В каюте С.М.Сергеева состоялось совещание капитанов судов. К.К.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.

Затем он доложил обстановку. Эгейское море полностью контролировалось итальянцами. На островах Лесбос, Кос, Самос и Родос базировались сторожевые и торпедные катера. На Родосе и Крите – бомбардировщики и торпедоносцы. Командующий итальянскими военно-морскими силами в Эгейском море адмирал Бьянкери заявил, что ни один военный корабль, ни одно торговое судно не пересечёт этот район без его ведома.

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. Попытка охранять на переходе советские суда заведомо означала гибель ещё нескольких кораблей и всех эскортируемых судов. Английское военно-морское командование брало на себя обязанность в обеспечение

разведанными об итальянских ВМС, особенностями плавания до Кипра, и в охране судов на Средиземном море на переходе от Кипра до Бейрута и Суэцкого канала.

Положение осложнялось ещё и тем, что Турция, объявившая 25 июня о своём нейтралитете в войне между Германией и СССР, занимала прогерманскую ориентацию. В восточных провинциях была проведена частичная мобилизация. Летом начали возникать отдельные вооруженные конфликты на советско-турецкой границе. 9 октября Турция и Германия заключили торговое соглашение, по которому Турция в обмен на поставляемые немцами военные материалы, обязалась поставлять Германии стратегическое сырьё – медь и хром. Но после длительных переговоров, не желая осложнять отношения с Советским Союзом и его союзниками, Турция, после длительных переговоров, разрешила проход проливов советским судам.

Несмотря на все принятые меры секретности, обеспечить скрытность было невозможно. 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. Немецкие агенты с разных сторон фотографировали ледокол и танкеры. 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 капитан нефтепродуктов. Для связи с английским морским командованием, на ледокол направлены капитан 3 ранга Хэркнесс, радист и два сигнальщика. Ничем иным союзники помочь не могли.

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

После того, как К.К.Родионов и Роджерс покинули ледокол, С.М.Сергеев собрал командный состав, сообщил о полученном приказании. и об известной обстановке на пути предстоящего перехода.

- Да, задача, - Первым, после недолгого молчания, заговорил военком М.Новиков. – Пройти нашему кораблю среди островов с наблюдательными постами, дело, скажу, мало выполнимое. А наша стоянка здесь не секрет для врага.

- Всё это так, - помрачнел командир, - но приказ надо выполнить.

Командира поддержали все, а парторг старший лейтенант В.К.Барковский, поднявшись, твёрдо заявил:

- Надо идти! А если понадобится, будем драться!

- Чем? Было бы вооружение, а так что, пленом? – Отозвался Новиков.

- Моё решение, товарищи офицеры! – Поднялся С.М.Сергеев. – Обстановка всем понятна. Выходить на прорыв будем сегодня, в ночь на 30 ноября, без разрешения властей. А врага введём в заблуждение – будем имитировать длительную стоянку, а ночью тихо и незаметно уйти из Стамбула на прорыв. С этой целью главному боцману Гройсману и старшине боцманской команды мичману Морозу приказываю организовать на корме большую стирку, а затем и приборку верхней палубы. Старшему лейтенанту Барковскому организовать на баке репетицию художественной самодеятельности. Главная задача - старшему инженер-лейтенанту Злотнику подготовить материальную часть к длительному переходу. Старшему помощнику командира капитан-лейтенанту Холину и военкому старшему политруку Новикову расписать всех моряков по противопожарным и аварийным группам.

Экипаж был собран в столовой и С.М.Сергеев объявил о полученном задании, о своем решении, рассказал о всей опасности предстоящего прорыва, и приказе – при попытке захвата ледокола, сражаться до последней возможности, а при безвыходном положении – затопить, в плен никому не сдаваться. Предупредил – ночью на верхней палубе не курить и не

разговаривать, соблюдать полное затемнение и радиомолчание. А к кочегарам обратился с просьбой – работать у котлов так, чтобы ни одна искра не вылетела из труб. Экипаж разделили на две группы: группу затопления и группу обороны, которая, как оружием, оснащалась пожарным инвентарем – топорами, баграми, ломом.

Нельзя сказать, что предстоящий поход привел моряков в восторг. Такой переход на Дальний Восток и в мирное время довольно суровое испытание. А во время войны это была почти верная гибель. Сражаться с врагом они умели – за плечами был опыт боёв за Одессу. Но тогда они имели солидное вооружение. Но как сражаться с вражескими самолётами и кораблями, если на всех девять офицерских пистолетов и охотничье ружьё? Но иного выхода не было.

Вскоре на корме развернулась большая стирка, и леера с развешанным матросским бельём были высоко подняты между мачтами и заполоскались на свежем ветерке. Затем началась приборка верхней палубы. Мощные струи воды, бывшие из пожарных гидромониторов под давлением в тридцать атмосфер на шестьдесят метров, быстро отогнали от бортов любопытных, среди которых были и враги. Приборку закончили и на баке собрались любители песен, танцев и музыки. Над Босфором зазвучали наши песни и музыка, сменяемые зажигательными плясками. Лодки, катера и пароходики с любопытными стали уходить – все увидели, что ледокол готовится стоять здесь долго.

Тем временем у машин, котлов и механизмов кипела напряженная работа. Механики, машинисты, кочегары, трюмные готовили свою технику к длительному переходу. В штурманской рубке, разложив морские карты, капитан 2 ранга С.М.Сергеев, капитан-наставник И.А.Боев, старший штурман капитан-лейтенант Н.Н.Марлян и старший лейтенант А.И.Фаворов прокладывали и рассчитывали предстоящий маршрут.

Наступила темная ночь на 30 ноября. Под присмотром мичмана Т.Мороза тихо заработал брашпиль, и в клюз медленно поползла якорь-цепь, ледокол начал медленно двигаться вперёд. Как только якорь оторвался от грунта, С.М.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, С.М.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 морозящий 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. Миновали обрывистый мыс Кумкале с мрачными силуэтами старинной турецкой крепости – конец Дарданеллам.

Вышли в Эгейское море, таившее в себе смертельную опасность. «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 прошёл 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 – настоящий лабиринт из множества островов и островков. С.М.Сергеев сразу увёл ледокол с некогда «накатанной», обычной в мирное время трассы и повел его по разработанному в Стамбуле маршруту. (С мая 1940 года судоходство на Средиземноморском театре военных действий было официально прекращено.). 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 в то же время скрывала ориентиры. В этом, крайне ответственном деле, штурманам помогал капитан-наставник И.А.Боев со своим богатым опытом морских и океанских плаваний.

Едва начало светать, спрятались в широкую расщелину каменистого островка. Все понимали, что исчезновение ледокола из Стамбула давно обнаружено германской разведкой, и враг постарается перехватить их, захватить или уничтожить. Ледокол был желанной добычей для фашистов. 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.

Две ночи «Микоян» выходил в свой опасный путь с наступлением темноты. Но в этот раз С. М.Сергеев задержал выход на два часа, надеясь на ухудшение погоды. Но ночь по-прежнему оставалась ясной, хотя луна и склонилась к горизонту. Радист Н.Коваль, прослушивая эфир, доложил, что обнаружил работу нескольких радиостанций, ведущих переговоры на итальянском и немецком языках. Ждать больше было нельзя, командир принял решение продолжить путь. 3 декабря ледокол осторожно вышел из своего укрытия и полным ходом устремился на прорыв.

Приближался враждебный Родос. С.М.Сергеев по внутрисудовой трансляции объявил: «Входим в опасный район!». Аварийные партии проверили пожарную магистраль, разнесли по палубе шланги, огнетушители, ящики с песком. Моряки, свободные от вахт, с верхней палубы и надстроек вели наблюдение за морем. «А.Микоян» вошёл в пролив между турецким берегом и островом Родос и направился к небольшому островку Кастеллоризо, за которым открывались просторы Средиземного моря.

Только здесь, у своей хвалёной базы, итальянцы все-таки заметили неуловимый ледокол. 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 ломками, пиками, топорами, 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. Военком старший политрук М.Новиков прошел по всем боевым постам, повторяя приказ командира, говорил: - «Помните подвиг «Варяга»!

На «Микояне» установилось тревожное ожидание. Время как будто замедлило свой ход. Моряки до боли в глазах всматривались в просторы моря и небесную высь. Напряжённую 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 Н.Холин.

С.М.Сергеев поднёс к глазам бинокль, сомнений не было – к «Микояну» приближается враг. Прозвучал сигнал боевой тревога и все разбежались по своим местам. Теперь предстояло сражаться с врагом до последней возможности. Огромный, тихоходный и безоружный ледокол не имел ни малейших шансов уйти от двух быстроходных катеров, каждый из которых имел по две торпеды.

Катера приближались. Командир пошёл на хитрость. Чтобы ввести врага в заблуждение, приказал поднять на правом ноке фок-мачты турецкий флаг. (По морскому обычаю, все суда при прохождении в территориальных вод другой страны, обязательно поднимают национальный флаг этой страны), При этом Государственный флаг "Микояна" оставался на гафеле грот-мачты. Но обхитрить не удалось. Таких судов, а тем более ледокола, в Турции не было. Да и враг наверняка знал, что советские суда прибыли в Стамбул для перехода в Средиземное море к своим союзникам, а ледокол ушёл ещё в ночь на 30 ноября. 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 С.М.Сергеева котельный механик, крымский татарин Ф.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. Капитан 2 ранга С.М.Сергеев внимательно и спокойно следил за манёврами врага. 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. Но и к этому С.М.Сергеев был готов. В момент залпа все три машины обрабатывали «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. Запоздай командир с подачей команд на секунду, замешкайся экипаж, поход закончился в ту же минуту.

Катера не отставали, открыли огонь из всех пулемётов и малокалиберных пушек. Следя за действиями катеров, С.М.Сергеев буквально метался по мостику, круто маневрируя, сбивая прицельную стрельбу, он вёл ледокол вперед. Катера подходили всё ближе к обоим бортам. Командир по внутрисудовой трансляции приказал: - «Корабль к затоплению приготовить!». Но враг не рискнул подойти, катера вскоре прекратили стрельбу, и отошли в сторону. Моряки были 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 самолету 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 С.М.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 С.Рузакова отвели в лазарет, на его место стал рулевой Г.Молочинский. Охнул и свалился на палубу раненый сигнальщик старшина 2 статьи Е.Полещук. Был ранен старший политрук М.Новиков...

Израсходовав боезапас, самолёты улетели, но катера продолжали вести ожесточенный обстрел. На «Микоян» в разных местах начали возникать пожары. Моряки противопожарных групп под руководством старшего помощника командира капитан-лейтенанта Н.Холина, не обращая внимания на обстрел, тушили очаги огня. Но это было полбедеды. 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. 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, мичман А.Гройсман и матрос Павел Сизов 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 сгорала в жару 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 Э.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 кончиться 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 сажой, была почти черной. Задание Государственного Комитета Оборона 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 бонами. Капитан 2 ранга С.М.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. Тем не , на корабле полным ходом шёл ремонт. Задельывали пробоины, латали трубы, исправляли повреждения в котлах и машинах. Ю.Злотник, отлично знавший английский технический язык, добивался от англичан проведения качественного ремонта. В работах активно участвовали моряки – бывшие рабочие судостроительного завода, продемонстрировав англичанам свое высокое профессиональное мастерство. 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». Командир, находившийся в своей каюте, вбежал на мостик, следом прибежали Холин, Новиков и Барковский. Выбежавшие 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, и которая начала огненным кольцом охватывать ледокол. Кормовая часть «Феникса» горела, а на носовой части столпились и кричали уцелевшие моряки, некоторые прыгали в воду, плыли, пытались 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. Под руководством капитан-лейтенанта Н.Холина отдали швартовы. По команде Ю.М.Злотника кочегары во главе с инженер-капитаном Ф.Хамидулиным бросил в котельные отделения – экстренно разводите пары в котлах; машинисты под командой Данаусова – в машинное отделение готовить машину дать ход.

В порту началась паника. Экипажи находившихся в порту кораблей, судов и портовых буксиров сбежали на берег. Выход из порта был закрыт сплошной стеной огня и дыма. Пламя перекинулось на волнолом, к расположенной на нем зенитной батарее и боеприпасам. Солдаты-зенитчики громко зывали о помощи. Командование портом запаниковало, растерялось и не приняло никаких мер по спасению людей и кораблей.

А тем временем на «Микояне» инженер-капитан Ф.Хамидулин поочередно подавал пар то на брашпиль, то на прогрев кормовой машины. При этом, вопреки инструкции, по приказанию командира корабля, механик Данаусов давал «холодной» машиной кратковременный ход вперед, облегчая работу шпильям. Моряки задыхались в дыму, огонь подступал к бортам. Вскоре главный боцман мичман А.Гройсман сумел поднять якоря, «Микоян» обгорелый, закопченный, задним ходом начал медленно уходить от настигающей

его горячей нефти на выход из порта, рискуя подорваться на mine. Как только ледокол оказался в безопасном месте, осмотрелись, увидели страшную картину.

Горел танкер «Феникс». огонь подбирался к танкеру «Счастливая звезда», скрылось под водой охваченное огнём норвежское судно, рядом загорелось ещё одно... Командир заметил приткнувшиеся к берегу портовые буксиры. Прошло немного времени, и английские буксиры с экипажами из советских моряков-добровольцев уже шли спасать людей. С.М.Сергеев, стоял на мостике и видел, как буксиры скрылись в дыму. Первый под командованием старшего лейтенанта В.Барковского подошел к «Счастливой звезде» в надежде отвести его в безопасное место. Но было поздно – танкер загорелся. На него взобрался старший краснофлотец Пётр Симонов. Он помог морякам перебраться на буксир, который сразу направился к берегу.

Буксир под командованием капитан-лейтенанта Н.Холина направился к волнолому, где огонь подобрался к ящикам со снарядами, и обезумивших от ужаса английских солдат-зенитчиков. По пути он подобрал из воды уцелевших моряков «Феникса». Солдаты, отталкивая друг друга, с криками бросились к буксиру. На многих дымилась одежда, и моряки поливали их водой. Спасённых солдат перевезли на берег. Затем наши моряки оказали помощь и нескольким другим судам. Из всех кораблей и судов, находившихся в порту, сумел спастись только один советский ледокол «Микоян».

Трое суток крупнейший 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 С.М.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. В начале января 1942 года Ю.Злотник доложил командиру о готовности к походу.

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. Шли Суэцким каналом, который, пытаясь вывести из строя, постоянно бомбили итальянцы и немцы. А с начала 1941 года немцы начали забрасывать его и донными магнитными минами. С наступлением темноты останавливались – ночью движение по каналу прекращалось. Обходя потопленные суда, благополучно миновал Суэцкий канал.

Вышли в Красное море и встали на якорь на рейде порта Суэц рядом с американским транспортом. Портовые буксиры подтащили к бортам огромные железные баржи с углём. Грузили уголь полуголые, тощие люди, таскавшие на плечах тяжёлые корзины. Когда наши моряки попытались им помочь, те, поглядывая на надсмотрщиков, отказались. Когда один из них оступился и упал, но английский офицер не разрешил корабельному врачу майору Ф.К.Попкову оказать ему помощь.

Здесь, по договорённости 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 под руководством мичманов А.Гройсмана и Т.Мороза и личном участии командира, 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. Командующий английскими военно-морскими силами в этом районе предложил командиру «Микояна» капитану 2 ранга С.М.Сергееву заменить личный состав БЧ-5 арабами, так как они якобы более выносливые в условиях жаркого климата. Командир корабля и офицеры БЧ-5 категорически отказались от такого предложения.

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, Советский Союз участия в ней не принимал. 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. Английское военно-морское командование проинформировало капитана 2 ранга С.М.Сергеева, что в Аденом заливе замечена подводная лодка, в районе острова Мадагаскар и особенно в Мозамбикском проливе действуют около пяти вражеских подводных лодок, предположительно японских. На самом Мадагаскаре находятся секретные немецкие базы для обеспечения своих рейдеров, которые действуют вокруг южной оконечности Африки. Полученные сведения были неутешительными. 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. Провели партийное собрание, на котором приняли решение: «Всем образцово нести вахты, подавать товарищам пример». Старший помощник командира капитан-лейтенант Н.Холин провёл несколько учений по обеспечению живучести корабля, готовности групп сопротивления и затопления. Все понимали, что встреча с опасностью может произойти в любой момент. Знали и то, что германские и японские подводные лодки пиратски нападают даже на суда нейтральных стран. Корабль несколько раз менял курс, сигнальную вахту несли дополнительные посты.

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 С.М.Сергеев.

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

- Стоп машины! – Приказал С.М.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 непродолжительной стоянки в порту пополнили запасы и в первую очередь угля. Здесь С.М.Сергееву пришлось выдержать настоящий бой с командиром английской военно-морской базы, жёлчным, пожилым капитаном 3 ранга. «Микояну» необходимо идти в южно-африканский порт Дурбан, обогнуть Африку, чтобы продолжить путь на Дальний Восток. Англичанин с непонятным упорством настаивал, чтобы «Микоян» шёл в Дурбан не Мозамбикским проливом, то есть кратчайшим путём, а обогнуть остров Мадагаскар. Это был очень опасный маршрут. Многочисленные островки восточнее Мадагаскара служили убежищем для вражеских рейдеров и подводных лодок. Кроме того этот маршрут был значительно длиннее, требовалось лишние семь суток, чтобы его пройти. На требование С.М.Сергеева дать разъяснение, англичанин лишь пожимал плечами, твердил одно – «Вам нечего опасаться. Вы не воюете с Японией. Ваш корабль для них – нейтральное судно». С.М.Сергеев пригрозил связью с Лондоном и Москвой. Но англичанин был непреклонен. На следующий день тяжба продолжилась. Только после категорического отказа С.М.Сергеева следовать предложенным курсом, тот наконец уступил.

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. Но экипаж работал чётко и слаженно. Радио приносило вести из далёкой Родины, где шла гигантская битва с вражескими полчищами. Сознание того, что рейс «Микояна» - важное боевое задание, заставляло моряков забывать об усталости. Командир практически не покидал мостик, похудел, осунулся, но был полон энергии. Обходил вахты и спешил на мостик. А лаг исправно отсчитывал оду милю за другой. Пересекли экватор, благополучно миновали Мозамбикский пролив и прибыли в южно-африканский порт Дурбан. Здесь, приказом по ВКР «Микоян» за №-24 от 23 февраля 1942г. подписанным командиром корабля и военкомом, было объявлено, что по приходу в советский порт старшина 2 статьи Е.Г.Полищук и старший краснофлотец С. П. Рузаков будут представлены к наградам. В этом порту простояли почти три недели, приводя в порядок котлы и машины.

19 марта пришли в Кейптаун. Советские моряки давно не видели радостной встречи. На корабль приходили многочисленные делегации местных властей, рабочих, отдавали визиты вежливости командиры стоявших в порту кораблей. Гости выражали восхищение мужественной борьбой советского народа против фашизма. 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 С.М.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. Для пущей убедительности закупили коров, овец, и, как в былые времена, поместили животных в деревянные клетки на верхней палубе. Свежее мясо рассчитывали использовать для питания в походе. «Микоян» был готов продолжить путь, но неожиданно пришлось задержаться. На выходе из Кейптаунского порта были обнаружены мины. (Немецкое судно снабжения подводных лодок «Доггербанк», бывшее английское судно «Спейбанк». поставил некоторое количество мин возле мыса Доброй Надежды). Тральщики обследовали фарватер и вытралили 20 мин. Английское командование предложило командиром кораблей и капитанам судов, находящихся в порту, заранее информировать командование порта о времени выхода, чтобы оно могло обеспечить траление. Но капитан 2 ранга С.М.Сергеев и на этот раз решил уйти незаметно. 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. С.М.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, первый же смыл с верхней палубы клетки с животными. Качка достигала 56 градусов, корабль бросало словно щепку. Иногда океан затахал, чтобы обрушиться с новой силой. Пострадала носовая надстройка, тяжелые стальные двери сорвало и унесло в океан. Это были печально известные морякам «ревущие сороковые». Тропическая жара не спадала даже ночью. Чтобы облегчить несение вахт, С.М.Сергеев приказал выдавать кочегарам, машинистам и мотористам ячменное пиво, холодный чай и воду, подкрашенную вином. С.М.Сергеев не сходил с мостика. Штурман Н.Марлян и его помощник А.Фаворов, рулевые изнемогали от усталости. Так продолжалось семнадцать суток. В постоянных яростных штормах пересекли Атлантический океан и вошли в залив Ла-Плата. Моряки облегчённо вздохнули.

Прошли мимо заржавевших надстроек немецкого тяжелого крейсера «Адмирал граф Шпее», погибшего здесь еще в декабре 1939 года. Подошли к уругвайскому порту

Монтевидео. С.М.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.

Ещё не закончили швартовку, а по трапу на борт поднялись представители администрации порта, таможни, местных властей, полиции. Они с любопытством смотрели на моряков, осматривали корабль. Тому была причина – «А.Микоян» был первым советским кораблём, посетившим эти воды. Один из чиновников предупредил командира, «В городе прошу вести себя достойно, политической агитацией не заниматься». Вскоре моряки сошли на берег возложить венок к могиле национального героя страны генерала Артакса. Весть об этом распространилась по городу. Тысячи людей, в самую рабочую пору, вышли на улицы, приветствуя наших моряков, подносили цветы, пожимали руки. Под траурную музыку оркестра возложили венок. Уругвайцы произнесли пламенные речи. С ответным словом выступил М.Ф.Новиков. Оркестр исполнил «Интернационал» (в то время гимн СССР) и национальный гимн Уругвая. К месту возложения венка продолжали подходить всё новые и новые толпы людей. Движение в городе приостановилось. Полиция забеспокоилась. С.М.Сергееву предложили усадить моряков в полицейские машины и отвести в порт. Долго ещё не расходились жители уругвайской столицы. Он шли в порт, чтобы приветствовать экипаж советского корабля.

В охватившей тогда народы Латинской Америки волне антифашистских настроений и солидарности с борьбой СССР, заметную роль играли русские переселенцы. После 22 июня 1941 года перед ними напрямую встал вопрос - с кем быть? В Аргентине уже на следующий после начала войны день показал, на чьей они стороне значительная часть выходцев из России. Тысячи эмигрантов пришли в порт Буэнос-Айреса, чтобы приветствовать моряков стоявшего у причала советского парохода «Тбилиси». Особо активно они проявили себя в сборе денежных средств, продовольствия и вещей для Красной Армии и советского народа. Примеров тому немало. Так, жители уругвайского горда Сан-Хавьера собрали для отправки в СССР 40 тысяч песо, что по тому времени было немалой суммой. Горячую встречу экипажу «Микояна» устроили русские переселенцы, проживавшие не только в столице, но и по всей стране. Они оказали помощь в снабжении советских моряков всем необходимым для дальнейшего плавания. 18 апреля, накануне выхода корабля, к капитану 2 ранга С.М.Сергееву прибыла делегация представителей русского комитета «За Родину». Членами комитета были дореволюционные эмигранты, покинувшие родину в поисках куска хлеба. Они вручили командиру корабля письмо.

«Дорогие соотечественники! От имени русского комитета «За Родину» в городе Монтевидео, республика Уругвай, цель которого – оказать всемерную помощь Красному Кресту, разрешите принести Вам и вашей команде глубокое и искреннее русское спасибо. Своей выдержкой, порядком, спаянностью и дружеским отношением друг к другу и окружающим, Вы сильно подняли в глазах местного населения нового советского человека. Те овации и выражения чувств симпатии, с которыми их всюду встретили в городе, они вполне заслужили. И притом имейте в виду, что та же публика, которая горячо аплодировала советским морякам, несколько месяцев назад гнала в шею моряков фашистской Италии, и не только за их политическую принадлежность, а за неумение держать себя в чужой стране.

Если будете иметь возможность, передайте там, на нашей далёкой и горячо любимой Родине, что все наши мысли всегда с Россией, с вами. Сданные сегодня утром комитетом «За Родину» медикаменты, одеяла, обувь, тёплые вещи и прочее, используйте по Вашему личному усмотрению для ваших моряков, которые доставили нам столько радости своим посещением.

Идя в бой, знайте, что мы сделаем всё возможное, чтобы помочь вам в трудной и справедливой борьбе, и чтобы в случае необходимости пополнить ваши ряды. За Родину!».

Уругвай, страна, с которой не имела дипломатических отношений с СССР.

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.

Длинным и тяжелым в климатическом отношении был этот переход. Велика была и опасность быть атакованными немецким рейдером. Второй раз, уже с юга на север, пересекли экватор. Ледокол не был рассчитан на плавание в теплых, бурных экваториальных водах. Штилевая погода и тропическая жара сменялись частыми шквалами и штормами. Трудно было всем, но особенно тяжело приходилось кочегарам, работавшим у раскалённых топков котлов, ведь за сутки расход угля составлял примерно 130 тонн. От них многое зависело. Держа давление пара на марке, своими руками они двигали ледокол. А держать пар на марке – это целая наука. Если пар на марке – ледокол шёл с нормальной скоростью, если нет, то шёл медленно и мог стать лёгкой добычей врага. Матрос выходил на вахту через восемь часов, кочегару на отдых давалось двенадцать. При тропической жаре в шторм, работа у котлов делалась ещё труднее. Но особенно тяжело было при очистке топков от раскалённого шлака. А во время стоянки в портах шлак скапливался на верхней палубе, и только при выходе в море объявлялся аврал, и его сваливали за борт. В промежуточных портах грузили уголь, а это почти 3000 тонн. Ледокол покрывался слоем мельчайшей угольной пыли, которая проникала во все щели. После каждой такой бункеровки проводилась генеральная уборка и мойка всего судна.

Но, не смотря на все трудности, «Микоян» спешил к родным берегам, где его ждали. Из сводок Совинформбюро, которые принимали радисты, моряки знали, что на Родине, на фронте ещё тяжелее. Вечерняя сводка от 3 июля потрясла моряков – «По приказу Верховного Главнокомандования Красной Армии 3 июля советские войска оставили город Севастополь...». Сжав кулаки, слушали они далёкий голос Ю.Левитана.

Этот огромный по протяженности маршрут для «Микояна» оказался самым безопасным. Ледокол прибыл в Сан-Франциско, а затем перешёл в Сиэтл на ремонт и вооружение. Все вопросы по нахождению корабля в США обеспечивал помощник советского военно-морского атташе капитан 3 ранга Н.А.Скрябин.

Американцы, под присмотром Ю.Злотника, 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.

Из Сиэтла «Микоян» направился в порт Кодьяк на Аляске. Из Кодьяка пошел в порт Датч-Харбор на Алеутских островах. Война докатилась и в этот уголок Тихого океана. Японцы атаковали Алеутские острова и 7 июня 1942 года захватили два острова – Атту и Кыска. Выйдя из Датч-Харбора, «Микоян» обогнул Алеутские острова севернее и направился к родным берегам. Миновали остров Святого Лаврентия. Вскоре командир БЧ-1 Н.Марлян доложил командиру корабля о том, что корабль вошёл в территориальные воды СССР. Капитан 2 ранга С.М.Сергеев сообщил об этом по внутрисудовой трансляции. Все свободные от вахт поднялись на палубу, всматриваясь в горизонт. Наконец в дымке показались очертания далёких берегов. Показался пустынный берег – Чукотский мыс.

9 августа 1942 года вспомогательный крейсер «Микоян» вошёл в Анадырский залив. Все с волнением и радостью смотрели на свою долгожданную землю. Вошли в бухту Провидения и стали на якорь. Это были самые счастливые минуты для экипажа. Задание Государственного Комитета Обороны было выполнено.

Восемь с половиной месяцев продолжался этот поход. За кормой остались три океана и двенадцать морей, объятые войной. Прошли 24759 миль, каждая из которых в любую минуту грозила гибелью от торпеды подводной лодки, снарядов рейдера или мины. Выполняя приказ, экипаж «Микояна» проявил смелость, мужество, находчивость и хитрость, преодолел все опасности и трудности.

Из четырех судов, вышедших из Батуми в этот смертельный поход, к родным берегам сумели дойти «Микоян» под командованием капитана 2 ранга Сергея Михайловича Сергеева и танкер «Сахалин», которым командовал Придо Адович Померанец, 9 декабря 1942 года прибывший во Владивосток.

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 «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.

Экипаж "Микояна" верил своему командиру, четко, точно и без малейшего промедления выполнял его команды. Всё находилось в его руках – жизнь экипажа, новейший ледокол и выполнение приказа. Всё зависело от его оценки ситуации, хладнокровия в принятии решения, мгновенных и точных командах. В этом походе проявился талант, высокое военное мастерство и командирское искусство капитана 2 ранга С.М.Сергеева.

Почти вся планета была охвачена войной. И в это грозное время в странах Ближнего Востока, Африки, Южной и Северной Америки люди с удивлением и восхищением видели советский ледокол под Красным флагом, спешившим на Родину, где шла жестокая война. В иностранных портах военные и гражданские с большим уважением и интересом относились к советским морякам. Их окружали на улицах и как могли, расспрашивали. Приходили в порт и рассматривали необычное судно. Подолгу стояли и слушали песни моряков. В одном из кинотеатров Монтевидео, хозяин, узнав, что в зале находятся советские моряки, остановил сеанс, и зрители долго приветствовали необычных посетителей. Все это было выражением большой симпатии к народу нашей страны, Красной Армии, сражавшейся с гитлеровской Германией. В промежуточных портах все побывали на берегу, осматривали города. Ходили группами не менее пяти человек. Бывая на берегу, наши моряки уважительно относились к местному населению, вели себя достойно, не роняя чести и достоинства гражданина своей страны.

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. Вместе с ним убыл и командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант Ю.М.Злотник

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

В командование «Микояна» вступил капитан 3 ранга Юрий Константинович Хлебников. Опытный полярник, он плавал штурманом на ледоколе «Степан Макаров», старшим помощником капитана на ледокольном пароходе «Георгий Седов». В 1934-1936 годах командовал ледокольным пароходом «Александр Сибиряков». В 1936 году под его командованием ледорез «Фёдор Литке» впервые в истории мореплавания провёл эсминцы

Балтийского флота «Сталин» и «Войков» из Беломорска в бухту Провидения за одну навигацию. За этот рейс Ю.К.Хлебников был удостоен ордена Ленина.

Коротким был отдых экипажа. Почти сразу получил новое боевое 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. Начальником проводки был назначен Герой Советского Союза капитан 2 ранга М.П.Белоусов, ледовыми капитанами капитан 3 ранга В.И.Воронин и старший лейтенант Т.А.Калинич. Ледовую разведку поручили вести полярному летчику И.И.Черевичному.

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. У мыса Чаплина к конвою неоднократно подлетал американский противолодочный самолёт. Берингов пролив прошли в густом тумане. Обогнули мыс Дежнева и вышли в Чукотское море.

15 августа в 16 часов миновав 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 ролей 9-10 балльного старого льда, дрейфовавшего на юго-восток. К утру 17 августа движением льда корабли разбросало друг от друга.

Эсминец «Разумный», находившийся рядом с лидером «Баку», отнесло от него на 50-60 кабельтовых. В наиболее тяжёлом положении оказался «Разъяренный» Его зажало льдами, и он начал дрейфовать к берегу. Руководство экспедиции опасалось, что корабль может оказаться на мелководе, недоступном для ледокола. Попытки «А.Микояна» выволить «Разъяренный» 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. Лётчик И.И.Черевичный проявил большое мастерство в поисках свободных проходов во льдах. На помощь «А.Микояну» из бухты Провидения вышел ледокол «Л.Каганович», который подошёл 19 августа. На его борту находился М.П.Белоусов. Руководитель ледовой проводки приняли решение выводить корабли на восток. Двое суток они дрейфовали на юго-восток, получив повреждения от сжатия льдов. «А.Микоян» пошел вперед, расчищая путь, «Л.Каганович» на буксире выводил застрявшие корабли и суда.

Командование ЭОН-18 вину за неудачную проводку кораблей в этом районе возложило на ледовых лоцманов, которые, имея данные ледовой разведки, тем не менее, направили корабли в тяжёлый лёд. По мнению военных моряков, не избежал ошибок и опытный полярный судоводитель капитан 2 ранга М.П.Белоусов, который руководил ледовой проводкой.

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».

После того, как экспедиция оказалась в тяжёлом положении во льдах, стало очевидным, что начальник походного штаба ЭОН-18 должен находиться на ледоколе, чтобы постоянно быть в курсе данных ледовой разведки и решений начальника ледовой проводки. С этой целью на «А.Микоян» перешёл капитан 2 ранга Л.К.Бекренев.

У острова Колючин пришлось стать на якорь из-за густого тумана. Через сутки за ледоколами «А.Микоян» и «Л.Каганович» двинулись на запад, но вскоре вошли в разреженный лёд плотностью 7-8 баллов. Плавание в Арктике очень опасно, а за ледоколом – создаёт дополнительные трудности. Ледокол, как правило, при входе в плотный лёд делает поворот, временами до 90 градусов, и отрывается от идущего за ним корабля. Канал же, пробитый ледоколом, успевает закрыться перед самым носом эсминца. Приходится останавливаться, и ждать повторного захода ледокола. Поэтому движение в 5-7 балльном льду проходит со скоростью 1,5-2 узла. Корабли шли в миле от берега, часто останавливаясь, ожидая, пока ледоколы проложат путь. Сильный северный ветер прижимал корабли к берегу. Шедший впереди «А.Микоян» коснулся дна. Идти мористее не позволяли тяжёлые льды.

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 (5-5,6м) 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. Лдины 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. Ледокола «А.Микоян» неоднократно подходил к кораблю, брал его на буксир, но успеха не имел. Окалывать лёд вокруг он не мог эсминца. Это было опасно, так как между ледоколом и корпусом корабля накапливался лёд, и давление ледокола могло привести к пробоине в корпусе.

31 августа на помощь «А.Микояну» пришёл подошедший с запада ледокол «И.Сталин». Два ледокола короткими набегами 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. Положение «Разумного» оказалось настолько серьёзным, что на совещании ледовых капитанов у начальники восточного сектора Главного управления Северного морского пути Стальцева был поставлен вопрос о возвращении корабля на восток. Начальник штаба ЭОН-18 капитан 2 ранга Л.К.Бекренев категорически отверг эту идею и предложил более продуманно подходить к организации проводки кораблей.

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 перемышку 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 – тяжелый 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» был обнаружен пароходом «Сибиряков» и ценой своей гибели сообщил о появлении вражеского корабля в советской Арктике. Немцы попытались пройти пролив Вилькицкого, настигнуть караван «Красина», и во время его встречи с ЭОН-18 и разом уничтожить транспорты и все ледоколы. Но из-за тяжёлой ледовой обстановки от этого отказались и направилась к порту Диксон. Получив там достойный 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 транспортами, шедшими 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, обозленные провалом операции «Вундерланд», 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 покатился вправо. Взрывной волной смыло за борт двух вахтенных комендоров у кормового орудия - краснофлотцев Кучеренко Антона Антоновича, котельного машиниста, и Обойшева Александра Илларионовича, строевого.. На «Ленине» слышали человеческие крики с правого борта. Остановиться и маневрировать для поиска людей корабли 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, гироскопас, радиостанция,

сорвало антенну радиопеленгатора. Но валопроводы и винты уцелели. Перешли на ручной привод рулевого управления, из машинного отделения начали откачивать воду. Сразу же было создана ремонтная бригада из самых опытных специалистов – А.Калабанова, Ф.Халько, Н.Назаратия, М.Улича и других. Выяснили, что пробоин в корпусе нет, но имеются трещины. Ремонт, под руководством помощника капитана по военной части капитан-лейтенанта Н.Г.Холина, проходил прямо в море.

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 корабль 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 «Микоян» 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, 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.

Вместо эпилога.

**Корабли – как и люди, они тоже нуждаются
во славе, в уважении и бессмертии...**

В.С.Пикуль.

По прибытии в Молотовск «Микоян» был передан Главному управлению Северного морского пути. Военный экипаж был расформирован, часть моряков остались на ледоколе в составе военной команды. На заводе его, 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 Сизтл. 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.

Далеко не каждому военному кораблю, а тем более гражданскому судну, выпало такое тяжёлое испытание в годы Великой отечественной войны. В ряду кораблей ВМФ, отличившихся в борьбе против гитлеровской Германии своё, по праву достойное место должен занять вспомогательный крейсер Черноморского флота «А.Микоян».

По-разному сложились судьбы членов первого экипажа «А.Микояна». (К сожалению, архивы ВМФ все еще за семью замками).

Капитан 2 ранга Сергей Михайлович Сергеев, первый командир. Благополучно приведя ледокол в бухту Провидения, продолжил службу старшим уполномоченным Постоянной Приёмной Комиссии ВМФ (?!). Вскоре ему было присвоено звание капитана 1 ранга. Пятьдесят лет отдал Сергей Михайлович Военно-морскому флоту. Был награждён орденом Ленина, четырежды орденом Красного Знамени, дважды орденом Красной Звезды, медалями «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя» и многими другими.

Капитан-лейтенант Николай Гаврилович Холин, старший помощник командира. Помощником капитана по военной части дошёл до Молотовска. После расформирования экипажа продолжил службу на Северном флоте. Командовал 5-м дивизионом сторожевых катеров Охраны водного района Беломорской военной флотилии. Было присвоено звание капитан 3 ранга. С февраля по август 1944 года – офицер штаба Краснознаменной бригады торпедных катеров Северного флота. В этой бригаде с августа 1944 года – начальник штаба 1-го дивизиона торпедных катеров. Награждён орденами Красного Знамени и Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя», «За оборону Советского Заполярья».

Капитан-лейтенант Новиков Михаил Фёдорович. Военком, заместитель командира по политической части. После расформирования экипажа продолжил службу на ледоколе. Было присвоено звание капитан 3 ранга. Затем служил старшим инструктором политотдела бригады миноносцев Северного флота. Награждён орденом «Отечественной войны 2-й степени» и медалью «За боевые заслуги»

Капитан-лейтенант Николай Никифорович Марлян, командир БЧ-1. Довёл ледокол до Молотовска. С декабря 1942 года продолжил службу флагманским штурманом Новоземельской военно-морской базы. При выполнении боевого задания погиб в сентябре 1943 года. Был награждён орденом Красного Знамени. (Посмертно).

Старший лейтенант Владимир Иванович Сидоров, командир БЧ-2. 6 ноября 1941г. был назначен командиром БЧ-2 эсминца «Бдительный», а 2 июля 1942г. командиром БЧ-2 эсминца «Бойкий». Награждён орденом Красного Знамени, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя». Службу закончил в звании капитана 2 ранга. В 1985г. награжден орденом «Отечественной войны 2-й степени», в 1987г. орденом «Отечественной войны 1-й степени».

Лейтенант Камаев Виктор Геннадиевич, командир БЧ-4. Продолжил службу на эсминце «Дерзкий» Северного флота. Награждён медалью «За оборону Одессы» и орденом «Отечественной войны 2- степени».

Старший инженер-лейтенант Юзеф Миронович Злотник, командир БЧ-5. Военным Советом Тихоокеанского флота был назначен на подводную лодку «С-51» в качестве переводчика и технического консультанта по вопросам ремонта подводной лодки в США. С 6 октября 1942 года по 24 января 1943 года в звании капитан-лейтенант участвовал в переходе «С-51» из Владивостока в Полярное. За что был награждён орденом Отечественной войны 2-й степени. Службу закончил в звании инженер-капитан 2 ранга. В 1985г. награждён орденом «Отечественной войны 2-й степени».

Старший лейтенант Александр Иванович Фаворов продолжил службу помощником командира «ТЩ-37» Беломорской военной флотилии. С сентября 1943г. слушатель Специальных курсов офицерского состава ВМФ. Награждён медалью «За боевые заслуги».

Майор медицинской службы Фёдор Кириллович Попков служил на Северном флоте. Главным врачом медико-санитарной манёвренной группы №-2. С 1944г. начальником санитарной службы Карской военно-морской базы на Диксоне. Награждён орденом Красной Звезды и медалью «За боевые заслуги».

Инженер-капитан Фаткула Хамидулович Хамидулин. Командир котельной группы. В январе 1943г. был назначен командиром БЧ-5 эсминца «Островский» Отряда строящихся кораблей Северного флота в г.Молотовске. С февраля 1944г. инженер-калькулятор 8-го отделения Технического Отдела Черноморского флота. В сентябре-октябре 1944г. в

распоряжении Военного Совета флота. С октября 1944г. начальник команды «СЛИП» Технического отдела ЧФ. С 1945г. Начальник судоремонтных мастерских ОВРа Черноморского флота. Награждён орденами «Красной звезды», «Отечественной войны 1-й степени» и медаль. «За оборону Одессы».

Мичман Александр Давидович Гройсман, главный боцман. После расформирования экипажа с декабря 1942 года продолжил службу главным боцманом команды новостроящихся кораблей Беломорской военной флотилии. С апреля 1944 года – главный боцман эсминца «Осмотрительный» отряда вновь строящихся и ремонтирующихся кораблей. За выполнение сложного задания был награждён орденом Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя», «За оборону Советского Заполярья»

Мичман Бабенко Ефим Александрович, старшина кладовщиков. После расформирования экипажа продолжил службу старшиной кладовщиков продовольственного отдела Беломорской военной флотилии. Награждён медалями "За боевые заслуги" "За оборону Одессы"

Старшина 2 статьи Полищук Емельян Гаврилович. Командир отделения сигнальщиков. Продолжил службу в военной команде ледокола «А.Микояна». Приказом Командующего Тихоокеанским флотом №-0843 от 8 декабря 1945г. был награждён орденом «Красной Звезды», медалями «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя», «За оборону Советского Заполярья»

Старший краснофлотец Рузаков Семён Петрович. Рулевой. Продолжил службу в военной команде ледокола «А.Микоян». Приказом Командующего Тихоокеанским флотом №-0843 от 8 декабря 1945г. был награждён медалями «За боевые заслуги», «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя», «За оборону Светского Заполярья».

Капитан-наставник Боев Иван Арсентьевич. Выполнив задание по проводке «А.Микояна» в Средиземное море, вернулся на Родину. Продолжил работу в пароходстве «Совтанкер». Был награждён орденами «Красного Знамени», «Красной Звезды», медалью «За оборону Кавказа», знаком «Почётному работнику Морского флота».

Лейтенант Барковский Владимир Калистратович. Секретарь партбюро. (Предположительно: 1914г. рождения, г. Жданов Донецкой области. К 40-летию Победы награжден орденом «Отечественной войны 2-й степени»).

Данасов. Командир машинной группы. (Предположительно: Данасов Кирилл Григорьевич. 1917г. рождения, г. Николаев, Николаевская область. К 40-летию Победы награждён орденом «Отечественной войны 2-й степени»).

Сведения о ещё 90 моряков у автора имеются.

СУДЬБА МОРЯКА

Капитан 1 ранга Сергеев Сергей Михайлович

Сергей Михайлович Сергеев родился в Санкт-Петербурге 14 июня 1897г.. В Первую Мировую войну поступил на военную службу - матросом на броненосный крейсер «Россия», Корабль прошёл перевооружение, и приходил интенсивную боевую подготовку. На зимней стоянке 1916-1917гг. бригада крейсеров базировалась в Гельсингфорсе. Здесь 3 марта 1917 г. экипажам кораблей, объявили об отречении императора Николая II. На кораблях и на берегу начались расправы над офицерами. Вторая бригада крейсеров сумела установить действительно революционную дисциплину, где в равной мере уважались гражданские права как матросов, так и офицеров и где не было ни позорных самосудов, ни анархии. В апреле 1917г. флот готовился к боям за Рижский залив. Крейсера 2-й бригады к участию в них не привлекались и большую часть года находились в Або-Оландском шхерном районе

Несомненно, С. М. Сергеев принимал участие в революционной жизни экипажа корабля и флота.

25 октября 1917г. экипаж перешёл сторону Советской власти. Вскоре Балтийский флот начал оставлять свои базы и в Финляндии. 22 декабря 1917г. «Россия», «Диана» и «Аврора» навсегда покинули Гельсингфорс. Переход проходил в тяжелых условиях зимнего плавания: туман, снег, в восточной части Финского залива появились льды. 23 декабря, еще до рассвета, все три крейсера близ острова Сескар затерло в сплошных ледяных полях. Выручил подошедший более чем через сутки ледокол «Ермак», осуществлявший проводку линкора «Гражданин» (бывший «Цесаревич»). Лишь к вечеру 27 декабря, оставив флагманский корабль бригады - «Россию» - в Кронштадте, «Диана» и «Аврора» под проводкой все того же «Ермака» достигли Петрограда, где оба крейсера стали на зимнюю стоянку у Адмиралтейского завода.

В мае 1918 крейсер «Россия» поставлен на консервацию в Кронштадтском военном порту.

11 февраля 1918г. был издан декрет Совета Народных Комиссаров о создании Рабоче-Крестьянского Красного Флота. 14 февраля 1918 года по флотам и флотилиям был разослан подписанный Народным комиссаром по морским делам П.Е. Дыбенко приказ, в котором был объявлен декрет: "Флот, существующий на основании всеобщей воинской повинности царских законов, объявляется распущенным и организуется Социалистический Рабоче-Крестьянский Красный Флот...". В соответствии с декретом об организации РККФ комплектование экипажей кораблей и частей проводилось комиссиями, в которые входили командир корабля, председатель судового комитета, врач и старший специалист по той специальности, по которой принимался доброволец. При поступлении на службу требовалась рекомендация партийных и общественных организаций, после чего заполнялся договор с указанием срока службы. Комиссии по приему добровольцев осаждали желающих подписать контракт. С.М.Сергеев добровольно вступает в ряды Красного флота и получает краснофлотскую книжку. Когда крейсер был поставлен на консервацию, многие матросы крейсера, в том числе и С.М.Сергеев, ушли добровольцами на фронты гражданской войны. В составе морского полка в 1918-1920 гг. воевал на Восточном и на Южном фронтах, был ранен и контужен, болел тифом.

Вернулся на флот и в 1921г. служил инструктором в Машинных школах Черноморского и Балтийского флотов. В октябре-декабре ученик Подготовительной школы. С декабря 1921г. курсант Военно-Морского училища им. М.В.Фрунзе. На одном курсе с ним учились В.Л.Богденко, Д.Д.Вдовиченко, Н.Г.Кузнецов, С.Г.Кучеров, Т.А.Новиков, Н.А.Питерский, С.С.Рамишвили, В.Г.Фадеев и другие. Со многими из них он ещё встретится в Испании, в годы Великой Отечественной войны, и в дальнейшей службе. В 1925г. вступил в ВКП(б).

В 1926 году С.М.Сергеев закончил училище. В те годы обстановка на Дальнем Востоке была сложной, и командир Сергеев едет на Амурскую Военную флотилию вахтенным начальником на канонерскую лодку «Красное Знамя». Но уже в ноябре его посылают на Специальные Курсы Командного состава. После учёбы возвращается на флотилию и с октября 1927г. по декабрь 1928г. служит вахтенным начальником минного заградителя «Сильный». В декабре 1928г. С.М.Сергеев назначен его командиром. Во время конфликта на КВЖД «Сильный» под командованием С.М.Сергеева участвует в боях на реке Сунгари и высаживает первые десанты в районе городов Лахасусу и Фугдин. Ликвидировав группировку противника в районе Фугдина, советские войска и корабли вернулись в Хабаровск.

Все участники боевых действий на КВЖД были награждены металлическим нагрудным знаком участника боевых действий на КВЖД. Командир минного заградителя «Сильный» С.М.Сергеев из рук Блюхера В.К. получил памятное боевое оружие (наган). С марта 1931г. по январь 1933г. С.М.Сергеев командует дивизионом траления и заграждения Амурской флотилии.

С января 1933г. С.М.Сергеев служит на Черноморском флоте командиром дивизиона быстроходных тральщиков. В ноября 1936г. был направлен на Курсы командиров миноносцев при Военно-Морской Академии. В марте 1937 г. после окончания учёбы капитан 3 ранга С.М.Сергеев назначен командиром новейшего эсминца проекта 7 «Бодрый».

Все знали, что Советский Союз начал оказывать республике помощь продовольствием и медикаментами, в поставках нефтепродуктов. Никто не знал, что в конце сентября И.В.Сталин принял секретное решение об оперативном направлении в Испанию советских военных советников для организации грамотного ведения республиканцами боевых действий. А кто и знал о каких-то ее деталях по долгу службы, молчал, так как даже мимолетное упоминание о советских «добровольцах» в Испании было чревато вызовом в особый отдел.

Для командировки отбирались наиболее подготовленные офицеры из хорошо зарекомендовавших себя на учениях частей. Все направляемые в Испанию проходили тщательный отбор и проверку по линии НКВД на предмет наличия компрометирующих материалов, связей – служебных, личных, родственных. Столь же тщательной проверке подвергались ближайшие родственники кандидатов в «добровольцы» – родители, братья и сестры. Анкета должна была быть идеальной: правильное рабоче-крестьянское происхождение, никаких родственников за границей, никакой судимости и даже намек на возможное участие в разного рода внутривластной оппозиции 1920-х годов.

В середине апреля С.М.Сергеева неожиданно приказали отправиться в Москву, где ему сказали, что принято решение направить его в Испанию. Через несколько дней и от причалов Севастополя отправился пароход, в трюмах которого находились закупленные республиканской Испанией самолеты и оружие. Лишь немногие знали, что пароход идет в Испанию. Ее берегов он должен был достичь скрытно. На его борту находилась небольшая группа военных, одетых в штатское. Пошли Черное море, миновали Босфор. В Мраморном, Эгейском и Средиземном морях перекрашивали борта и меняли конфигурацию надстроек и название транспорта, выбирали курсы в стороне от больших морских дорог, ближе к африканским берегам. По ночам меняли курсы, шли без огней. Шли мимо враждебных итальянских берегов, под угрозой авиации и подводных лодок. Оказавшись под защитой кораблей испанского республиканского флота, благополучно прибыли в Картахену.

В начале мая 1937 г. С.М. Сергеев прибыл в Испанию. Под именем Дон Корнели Гуардия Лопес С.М.Сергеев в республиканском флоте, был советником командира эсминца «Гравина», командира 2-й флотилии республиканских эскадренных миноносцев. С детства зная французский и английский языки, быстро освоил разговорный испанский, что значительно облегчило общение с командирами республиканского флота. Принимал личное участие в боях на море с кораблями мятежников.

К сожалению, не нашёл в военной литературе и мемуарах даже упоминания участия С.М.Сергеева в этих походах и боях. *(В интернете можно найти подробные описания действий республиканского флота в 1937г.)*

В феврале 1938г. капитан 3 ранга С.М.Сергеев получил приказание вернуться на Родину. В Кремле М.И.Калинин вручил ему награды - ордена Красной Звезды, Красного Знамени и медаль «XX лет РККА». В то время такие награды имели немногие военные моряки

У К А З

Президиума Верховного Совета СССР

О награждении командиров, политработников, инженеров, врачей, техников, младших командиров и красноармейцев Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

За образцовое выполнение специальных заданий Правительства по укреплению оборонной мощи Советского Союза и за выдающиеся успехи в боевой, политической и технической подготовке соединений, частей и подразделений Рабоче-Крестьянской Красной Армии, наградить командиров, политработников, инженеров, врачей, техников, младших командиров и красноармейцев:

ОРДЕНОМ «КРАСНОЕ ЗНАМЯ»

144. Капитана 3 ранга **Сергеева** Сергея Михайловича
Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.
Москва. Кремль. 14 ноября 1938г.

С апреля капитан 3 ранга С.М.Сергеев исполняет обязанности начальника штаба бригады крейсеров Черноморского флота. *(Начальник штаба Бригады крейсеров капитан 2 ранга Л.А.Владимирский в конце апреля 1938 года назначен командиром отряда из двух гидрографических кораблей ВМФ на переход из Ленинграда через Панамский канал во Владивосток).* В июле С.М.Сергеева назначают командиром дивизиона эсминцев...

В Италии по заказу правительства СССР достраивали лидер «Ташкент», который предназначался для Балтийского флота. Но из-за войны в Испании возникли серьезные сомнения в возможности его безопасного перехода через Гибралтарский пролив, контролируемый франкистами. Руководством ВМФ по согласованию с Председателем Совета Обороны при СНК СССР В.М.Молотовым было принято решение включить корабль в состав Черноморского флота.

На основании распоряжения Заместителя Народного Комиссара Военно-Морского флота Союза ССР флагмана 1 ранга И.С. Исакова были даны Командующему Черноморским флотом укомплектовать прибывающий лидер «Ташкент» личным составом. Командование планировало направить С.С.Сергеева на испытания и приёмку корабля.

Но тут вмешался глава НКВД Л.П.Берия, который возразил против посылки его в Италию для приёмки и сопровождения корабля.

Конечно, ни Нарком ВМФ М.П.Фриновский, а тем более командующий Черноморским флотом флагман флота 2 ранга И.С.Юмашев не посмели возразить всесильному Берии. По всей видимости, С.М.Сергеев, как принято сейчас говорить, попал «под колпак» НКВД.

До сентября 1940г. капитан 2 ранга С.М.Сергеев последовательно командует сначала 2-м, затем 3-м дивизионами эсминцев. Затем он назначается Уполномоченным Постоянной Приёмной Комиссии при Наркоме ВМФ. Война застала его в Севастополе.

Война началась для Севастополя в 3 часа 13 минут 22 июня 1941 года с налета немецкой авиации. С самолетов сбросили не бомбы, а мины на парашютах. Мины оказались необычными — донными, неконтактными. 22 июня подорвался и затонул буксир «СП-12». 24 июня подорвался плавучий кран. Выяснилась любопытная деталь: буксир прошел над миной благополучно, а буксируемый им кран подорвался. 30 июня подорвалась паровая шаланда «Днепр».

1 июля несмотря на большую минную опасность, днем по фарватеру готовились пройти два транспорта, буксир и подводная лодка «Щ-210» и эсминец «Быстрый». Корабль находился на заводе № 201 (Севастопольский морской завод), где готовился к плановому ремонту в Николаеве. Старшим на его борту был помощник командира капитан-лейтенант С.П.Петров. С началом Великой Отечественной войны был включен в систему ПВО главной базы флота. Закончив подготовку,

1 июля эсминец был направлен в Николаев на ремонт. Капитан 2 ранга С.М.Сергеев был назначен и.о. командира корабля. Одновременно с «Быстрым» выходили два транспорта с боеприпасами для лидера «Ташкент» и эсминца «Бдительный», подводная лодка «Щ-210» и буксир. Вход на рейд в Северную бухту был защищен тремя линиями

бонового заграждения. Капитан 2 ранга С.М.Сергеев был назначен командиром конвоя. Транспорт, буксир и подводная лодка благополучно вышли в море.

Около 14.00 эсминец вышел из Южной бухты Севастополя. В 14.10 при проходе первой линии бонов (глубина 14-16 м) раздался мощный взрыв донной мины, выставленной немецким самолетом. Корабль подбросило вверх и вправо. В результате 16 человека из экипажа погибли, многие получили ранения, контузии и ожоги. Капитан 2 ранга С.М.Сергеев получил сильную общую контузию, но сумел посадить его на отмель. Немного не дойдя до Константиновского равелина, он остановился с креном на левый борт...

После госпиталя капитан 2 ранга С.М.Сергеев приказом командующего флотом назначен командиром ледокола «А.Микоян», проходившем переоборудование во вспомогательный крейсер на Николаевском судостроительном заводе им. А.Марти (завод № 198).

С.М.Сергеев сумел быстро ввести его в состав действующих кораблей флота. 28 августа на «Микояне» был поднят Военно-морской флаг и он вошел в состав флота. 13 сентября вспомогательный крейсер «Микоян» вышел в Одессу, на следующий день включился в артиллерийскую поддержку защитников города. С 14 по 19 сентября «Микоян» выполнил 26 стрельб главным калибром, выпустил 603 снаряда. При отражении атак самолётов и катеров было израсходовано: 76,2-мм – 228 снарядов, 45-мм - 223, 37-мм – 85. Самолёты противника охотились за крейсером «Микоян» и днём и ночью. На корабль было сброшено 24 бомбы и 2 торпеды. 19 сентября корабль вышел из Одессы в Севастополь, куда и прибыл 20 сентября.

В дальнейшем «Микоян» принимал участие в обороне Севастополя и Новороссийск. Не раз попадал «Микоян» в тяжёлое положение. Но выручали точный расчёт командира корабля, трудовой энтузиазм и смекалка моряков. 3 ноября «Микоян» вышел из Новороссийска и на следующий день прибыл в Поти. Там получили неожиданное приказание:– полностью снять вооружение и превратить его в исходное состояние ледокола. 16 ноября корабль перешёл в Батуми. Там командир «Микояна» получил секретный приказ – готовиться к переходу в пролив Босфор. 25 ноября 1941г. «Микоян» вышел из Батуми, благополучно прошел Черное море и прибыл в Стамбул, где командир получил приказ ГКО следовать на Дальний Восток. Миновали проливы Босфор и Дарданеллы, на выходе из Эгейского моря «Микоян» атаковали итальянские торпедные катера и самолеты-торпедоносцы. С.М.Сергеев проявил высокое искусство управления судном. Умелым маневрированием ему удалось уклониться от всех выпущенных торпед и прибыть сначала в Фамагусту, затем в Бейрут и далее на ремонт в Хайфу. После ремонта «Микоян» продолжил путь. С.М.Сергеев выбрал необычный маршрут дальнейшего следования. Из Хайфы перешли в Порт-Саид, затем через Суэцкий канал в порт Суэц, миновали Красное море, Баб-эль-Мандебский пролив прибыли в Аден, Вдоль восточного побережья Африки с заходами в в порты Момбаса (Кения), Дурбан (Южно-Африканский Союз) обогнули мыс Доброй Надежды и пришли в Кейптаун(ЮАС). Пополнили запасы, прошли вдоль Антарктиды, пересекли Атлантику и прибыли в Монтевидео (Уругвай). Затем через Магелланов пролив, Обогнули Южную Америку с заходами в Пуанта-Аренас, Коронель, Лота пришли в Вальпараисо (Чили). Вдоль побережья Южной и Северной Америки с заходами в Кальяо (Перу), Бильбао (Панама) прибыли в Сан-Франциско а затем в Сиэтл (США), где стали на ремонт. Из Сиэтла с заходами в Кодьяк (Аляска), Датч-Харбор (Алеутские острова) прошли Берингово море и 9 августа 1942 года, пройдя три океана и почти 25 тысяч миль, прибыли в бухту Провидения (Чукотка, СССР).

С.М.Сергеев сдал командование опытному полярнику капитану 3 ранга Ю.К.Хлебникову и убыл во Владивосток. Затем С.М.Сергеев продолжает служить Старшим Уполномоченным Постоянной Приемной комиссии ВМФ. Указом президиума Верховного Совета СССР от 23 мая 1943г. За образцовое выполнение специального задания капитан

2 ранга С.М.Сергеев награжден орденом Красное Знамя. Вскоре ему присвоено звание капитан 1 ранга.

У К А З
ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
**О награждении орденами начальствующего и вольнонаёмного состава
Военно-Морского Флота.**

За образцовое выполнение специальных заданий Командования наградить:

ОРДЕНОМ КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

1. Капитана 2 ранга Сергеева Сергея Михайловича
Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А, ГОРКИН
Москва, Кремль, 31 мая 1943 года

С.М.Сергеев работал на заводе № 402 (ныне «Северное машиностроительное предприятие») в г. Молотовск (Северодвинск). Участвовал в испытаниях и приёмке «Больших охотников» проекта 122А. Был председателем Приемной комиссии БО «Штурман». Заводские и государственные испытания «Штурмана» — головного БО завода № 402 — проходили в Кольском заливе. Из-за сложной ледовой обстановки в Белом море кораблю пришлось «проталкиваться» из Молотовска к чистой воде Баренцева моря. 10 февраля 1944 г. он прибыл к месту назначения. 18 февраля начались испытания, продолжавшиеся 60 дней вместо десяти по плану. Проходили они в сложной боевой обстановке вплоть до 15 мая, когда был подписан приемный акт «Штурмана», дня не проходило без воздушных тревог. Председатель госкомиссии по приемке головного «Штурмана» капитан 1 ранга Сергеев был человеком принципиальным и мужественным. Свое заключение он, не боясь обвинений в преклонении перед Западом, написал жестко и честно: *«Большой морской охотник проекта 122а получился средним кораблем между катерами МО и малыми кораблями открытого моря — корветами. Данный тип... потерял все преимущества катеров МО и не приобрел хороших мореходных качеств кораблей типа корветов... Боевая практика Отечественной войны действительно требует иметь в строю флота многочисленный класс малых противолодочных кораблей с сильным артиллерийским универсальным вооружением для многоцелевого назначения»*. При этом Сергеев рекомендовал взять за образец американские корветы того времени.

В 1944г награждается третьим орденом Красное Знамя, а в 1945г. орденом Ленина.

После войны С.М.Сергеев некоторое время служил в Управлении боевой подготовки Главного штаба ВМС. С начала 50-х годов М.Сергеев участвовал в испытаниях эскадренных миноносцев проекта 30-бис, строящихся на заводе № 402. И как председатель приемной комиссии принимает в состав Северного флота эсминцы «Окрылённый». «Отзывчивый» и «Оживлённый». Во время службы в Постоянной комиссии капитан 1-го ранга С. М. Сергеев проявил себя опытным и смелым испытателем кораблей...

Почти пятьдесят лет Сергей Михайлович отдал службе Военно-Морскому флоту России и Советского Союза. Награждён: орденом Ленина, тремя орденами Красное Знамя, Красная Звезда. Медалями «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя», «За победу над Японией», «За Победу над Германией» и многими другими. Отважный моряк ушёл из жизни 1 мая 1978 года

Закончилась война. Множество подвигов совершили моряки на своих кораблях. Они вместе – судьбы людей и кораблей. Зачеркнуть некоторые из них в угоду кому бы то ни было – это значит вычеркнуть страницу из всей истории флота. В том, что на совместных действиях с союзниками по антигитлеровской коалиции вскоре был наложен гриф «секретно», никакой вины моряков нет. Героический поход ледокола «А.Микоян» вроде бы таить незачем. Экипаж оказался готовым к такому суровому испытанию. Но вердикт – наложить гриф «секретно», был вынесен. Как известно, суд истории не самый скорый, но самый справедливый. Крылатая фраза Ольги Берггольц «Никто не забыт, ничто не забыто» - призывает вспомнить и эту страницу истории нашего славного флота.

Николай Козлов

Главы "Поход" и "Северный морской путь" скопировал Игорь Андреев, и под своим именем - Ледокол идет на прорыв/Военная история - разместил в Интернете.