



«ЭОН-18». Живая история

Александр Трибун, генеральный директор ООО «Дайвтехносервис» ■ фото из архива автора

Отмечая 72-ю годовщину Дня Победы в Великой Отечественной войне, мы вспоминаем родных и близких, кому судьбой было предписано жить и служить отечеству в столь суровые годы. Вспоминаю и я своего деда, который прошел свой нелегкий жизненный путь водолазом военно-морского флота. Дед – Яковлев Виталий Григорьевич, родом из Тверской губернии, родился в 1911 г. Потомственный рабочий-стеклодув, он был призван в 1933 году в состав РККА и направлен на обучение в военно-морской техникум ЭПРОН в пос. Балаклава, который закончил в 1934 г. по специальности «водолаз».

Дальнейшая служба деда, вплоть до 1943 года, проходила в тихоокеанской экспедиции ЭПРОН, в должностях водолаза и командира отделения водолазов. В 1935–1936 годах он принял участие в подъеме аварийной дизельной подводной лодки Щ-103, в 1938–1939 годах – в разборке механизмов затонувшего эсминца «Решительный» и других экспедициях.

Особняком стоит участие в составе экспедиции особого назначения «ЭОН-18», которая проходила с июня по ноябрь 1942 года. Эта героическая история заслуживает отдельного повествования.

В начале войны наш Северный флот был недостаточно укомплектован. Формально он насчитывал 51 вымпел, хотя реальной силой могли считаться лишь 8 эсминцев и 15 подводных лодок. Крупных кораблей в его составе в то время не было вообще. Крайний Север остро нуждался в настоящих военных

кораблях. Именно поэтому приказом наркома ВМФ № 00192 от 19.06.1942 г. был утвержден план перевода на Северный флот нескольких боевых кораблей из состава Тихоокеанского флота. Операция под шифром «ЭОН-18» (экспедиция особого назначения) проводилась в условиях максимальной секретности, а весь переход кораблей по трассе Северного морского пути требовалось завершить до окончания навигации.

Согласно плану «ЭОН-18», на Северный флот уходили лидер «Баку» и три эсминца: «Разумный», «Разъяренный» и «Ревностный».



Водолаз В.Г. Яковлев, ЭПРОН ТОФ, 1938 г.

Но эсминцы никогда и не предназначались для плаваний в Арктике, где давление льда могло достигать до 10–12 т/м². Именно поэтому в доках Владивостока все корабли «ЭОН-18» одели в специальную «ледовую шубу» из досок и деревянных брусьев 100х100 мм, обшитых стальными листами толщиной от 3–5 мм по бортам до 15 мм в районе форштевня. Такая «шуба» защищала эсминцы на 3 м ниже ватерлинии и на 1 м выше нее. Бронзовые гребные винты получили усиление в виде специальной стальной оковки, а некоторые из них просто заменили разборными стальными винтами со съемными лопастями, позволявшими выполнять их ремонт в ходе плавания.

15 июля корабли «ЭОН-18» снялись с якоря и вышли из залива Петра Великого в Японское море. Лидером «Баку» командовал капи-



В.Г. Яковлев, 1945 г.

тан 3-го ранга Б.П. Беляев. Эсминцами — капитан 3-го ранга В.К. Никифоров («Ревностный») и капитан-лейтенанты В.В. Федоров («Разумный») и Н.И. Никольский («Разъяренный»). Начальником всей операции был назначен капитан 1-го ранга В.Н. Обухов, командовавший в 1936 году эсминцем «Сталин» при его переходе Северным морским путем в составе «ЭОН-3». Вместе с боевыми кораблями в поход отправились танкер «Лок-Батан» и транспортные суда обеспечения «Волга» и «Кузнец Лесов».

Через два дня караван миновал Татарский пролив и прибыл в бухту Де-Кастри (ныне — залив Чихачева). В то время южная часть Сахалина и все Курильские острова принадлежали Японии, поэтому для боевых кораблей СССР это был единственный возможный путь в Берингово море. Утром 30 июля корабли пришли на Чукотку, преодолев почти весь путь от Камчатки до бухты Провидения в густом тумане.

Из воспоминаний Виталия Григорьевича Яковлева, главного старшины, командира отделения водолазов э/м «Разумный»:

«Приблизились к Полярному кругу — бухта Провидения. Первый же день стоянки преподнес «сюрприз». Дивизион вошел в порт, отдал якоря. При подходе к причальной стенке эсминец «Разъяренный» коснулся лопастями винта о подводную скалу и срубил все лопасти винта по ступицу. Корабль оказался неподвижен. Сигнал тревоги для группы сопровождения — и все



водолазы собраны на аварийном корабле. Первым под воду спустился старший группы мичман Борисевич, он установил приспособления для съемки винта, кстати, изобретенные им же. Снятие ступицы было поручено мне.

Когда работа была выполнена, я решил провентилировать скафандр перед выходом на поверхность. Вот тут-то и случилось непредвиденное: как известно, в водолазном шлеме есть приспособление для стравливания излишнего воздуха, называемое головным клапаном. При нажатии на клапан для стравливания воздуха он не закрылся, и мне на голову, как в душе, поли-

лась студеная вода, быстро наполняя скафандр. В такой ситуации от гибели меня мог спасти только немедленный подъем на поверхность... Беседка, в которой я работал, была подвешена с обоих бортов корабля на четырех пеньковых оттяжках. Пятый, тоже пеньковый, был ходовой конец. Спасла случайность. Схватившись именно за ходовой конец, я немедленно поднялся на поверхность до выхода шлема из воды. Подняться по трапу я не смог, так как вода в скафандре значительно увеличила мой вес.

Удерживаясь одной рукой за трап, второй рукой я проделал ножом дыры в обеих штанинах водолазной рубахи. Через эти дыры при подъеме по трапу вода выходила из скафандра. Поднявшись на палубу корабля, я смог рассказать товарищам о случившемся со мной под водой.

Ступица аварийного винта была снята водолазами с конуса гребного вала и на ее место был установлен винт с эсминца «Разумный». Когда работа была выполнена, мы с товарищами ощутили гордость за хорошо выполненное задание. О своей ситуации я вспоминаю с улыбкой».

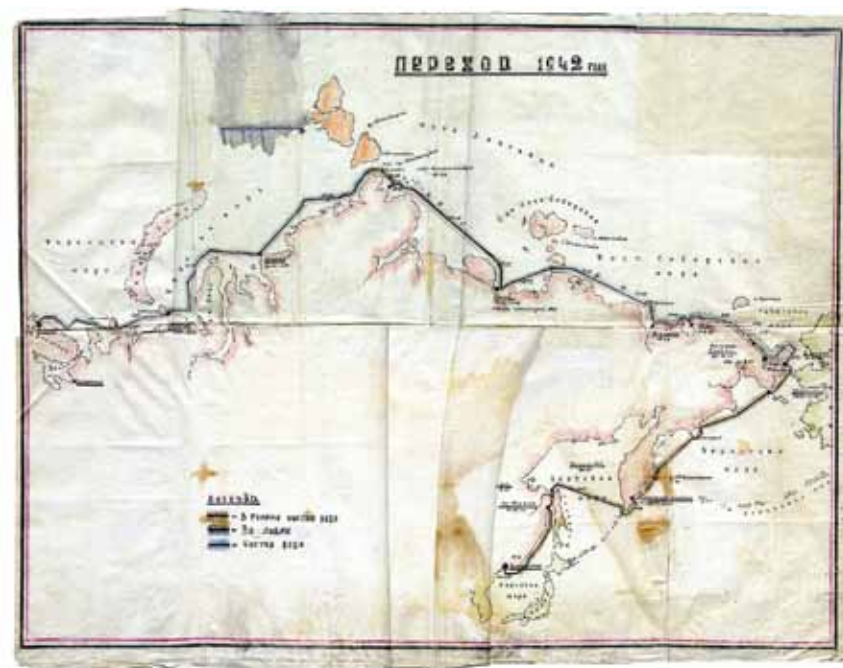
В середине августа 1942 года караван эсминцев встретил первые льды плотностью от 7 до 9 баллов. Двигаться через такие льды эсминцы могли только при помощи ледоколов «Микоян» и «Каганович», которые одновременно с караваном «ЭОН-18» обеспечивали проводку пяти транспортных судов со стратегическими грузами.

Именно Чукотское море стало самым сложным участком всего перехода. В отдельные моменты давление ледовых полей становилось критическим, при этом корабельные приборы фиксировали прогиб бортов более 100 мм.

Выписка из наградного листа на старшину группы водолазов Виталия Григорьевича Яковлева, главного старшины, командира отделения водолазов э/м «Разумный», орденом Красной Звезды:

«В Чукотском море, когда ледяная глыба зашла на винты и не давала возможности сдвинуться с места кораблю, тов. Яковлев, рискуя жизнью, под водой разрезал ее на куски и освободил винты».

Правда, эсминцев беспокоили не только полярные льды. Так, 26 августа в адрес «ЭОН-18» поступило сообщение о появлении в Карском море германского тяжелого крейсера «Адмирал Шеер». Однако вражеский крейсер также застрял во льдах в 50 милях от отряда и не смог причинить ему урон.



Медленно продвигаясь в тяжелых льдах, ледоколы проводили каждый эсминец отдельно, поэтому в Чукотском море караван был вынужден временно разделиться.

К концу сентября караван закончил преодоление наиболее сложного и опасного участка Северного морского пути и в сопровождении ледокола «Красин» прибыл в Диксон. После тяжелого перехода эсминцы выглядели впол-



Главный старшина, командир отделения водолазов э/м «Разумный» «ЭОН-18» Яковлев В.Г., 1942 г.

не удовлетворительно, хотя их корпуса и получили небольшие вмятины от сжатия во льдах. Правда, винты «Баку» и «Разъяренного» имели погнутости и трещины, при этом биение вала на «Разъяренном» вызывало очень сильную вибрацию всего корпуса. Заметно снижала скорость кораблей и «ледовая шуба». Так, максимальный ход лидера «Баку» составлял 26 узлов, «Разумного» — 18, а «Разъяренного» — всего 8 узлов по чистой воде.

Караван эсминцев благополучно прибыл в бухту Ваенга (ныне — город Североморск) ранним утром 14 октября 1942 г. На подходе к Кольскому заливу их встретил сам командующий Северным флотом вице-адмирал А.Г. Головкин, вышедший в море на борту эсминца «Гремящий». Таким образом, за 3 месяца отряд кораблей «ЭОН-18» прошел от

Вот тут-то и случилось непредвиденное: при нажатии на головной клапан мне на голову полилась студеной вода, быстро наполняя скафандр. В такой ситуации от гибели мог спасти только немедленный подъем на поверхность.

Владивостока до главной базы СФ почти 7360 миль за 762 ходовых часа при средней скорости около 9,6 узла.

Труднейшая операция успешно завершилась, и через два дня караван «ЭОН-18» был официально расформирован. В итоге Северный флот пополнился самыми современными кораблями, построенными на верфях Николаева и Комсомольска-на-Амуре в 1938–1941 гг., что существенно повлияло на безопасность проводки арктических конвоев в зоне ответственности Военно-Морского флота Советского Союза.

После завершения «ЭОН-18» дед вернулся на Тихоокеанский флот, а в 1943 году был направлен для прохождения службы в Волжскую и далее в 1944 году — Днепровскую флотилию, где в составе экспедиционного отряда подводно-технических работ участвовал в разминировании акваторий рек и подъеме затонувших судов вплоть до увольнения в запас в 1954 году в звании мичмана.

После увольнения в запас трудился в различных организациях народного хозяйства, связанных с обеспечением проводки судов по Днепру.

Виталий Григорьевич Яковлев был награжден орденом «Красного Знамени», двумя орденами «Красной Звезды», медалями «За боевые заслуги» и другими государственными наградами. На своем жизненном пути дед встретил замечательных людей, в числе которых были настоящие «легенды» водолазного дела — Шпакович Ф.А., Крылов Ф.И., Бауман Ф.М., Ховрин Н.А. и другие.

Вечная память нашим предкам!



Памятный значок участника «ЭОН-18»