

Проверено на себе

В. Афонченко

Водолазов, которые начинали ходить под воду еще в Великую Отечественную, осталось в живых мало. О тех же, кто до сих пор работает водолазом и ходит под воду, и слышать не приходилось. Речь не идет о руководителях, а именно о водолазах. В этой связи Валентин Сергеевич Авинкин наверное уникальный водолазный специалист Мирового уровня.

Мне повезло. С этим человеком судьба меня свела еще в середине семидесятых, когда я проходил обучение в Ленинградской водолазной школе на 1–2 группу специализации. Наш курс вел Валентин Сергеевич, который и в те времена был уже немолод и имел за плечами богатейший опыт работы под водой. Преподавал просто и доходчиво. Никогда не забуду занятия, которые он проводил по «Аварийным ситуациям». Валентин Сергеевич излагал правило и далее подкреплял его примером из жизни. После этого он выдавал рекомендации о том, как следовало поступить в данном конкретном случае. Поскольку опыта за его плечами было хоть отбавляй, то он без труда мог иллюстрировать свои занятия разными реальными случаями. Все рассказанное им свежо в памяти, будто занятия проходили вчера. К сожалению не всегда сразу понимаешь с кем свела тебя судьба. После учебы мы не встречались. Прошло четверть века и вот недавно я узнал, что Валентин Сергеевич жив, здоров и продолжает ходить под воду, испытывая буксировщики ОКБ, где он работает.

По моей просьбе друзья организовали встречу. Собираясь на нее, спросил: «Бутылку брать?» В ответ услышал: «Бери две! У Сергеича старая военно-морская закалка. Такие как мы под стол свалятся, а он еще и на гитаре будет играть и песни петь.» Но водка не пригодилась. Валентин Сергеевич был за рулем. То что я услышал в тот вечер могло бы при полной записи занять достойное место в ряду томов приключенческих бестселеров. Однако предоставим слово Валентину Сергеевичу .



От бортстрелка до водолаза

Водолазом я стал случайно. Вообще мечтал об авиации. Перед самой войной подал заявление во 2-ю Ленинградскую спецшколу ВВС и был зачислен. Блокада, обстрелы, бомбежки, строительство оборонительных сооружений. Спустя некоторое время школу решили эвакуировать через Ладогу. Оказались мы аж на Горном Алтае. А весной 1944 года нам вдруг предложили вместо бортстрелков стать водолазами. Решился я не сразу. Незадолго до этого мы смотрели фильм «Гибель «Орла» о водолазах ЭПРОНа. Фильм оставил впечатление, что водолаз должен быть огромного роста и иметь железное здоровье. После долгих раздумий все-таки согласился и в результате попал в Балаклавскую школу, которая была эвакуирована на Байкал. Преподавали в ней такие киты водолазного дела, как Шпакович, бывший в школе начальником учебной части, и другие легендарные личности, которые работали в ЭПРОНе с первых дней и, можно сказать, сами его и создали. Майор Хандюк гремел на Севере еще до войны. О подъеме «Малыгина», в котором он участвовал, в ту пору много писали. Одним словом учителя были хорошие и учили хорошо. Никогда не забуду первые спуски в Байкал. Прозрачность воды такая, что страшно отрываться от трапа, кажется, что упадешь на грунт. Спустились со льда. В майну, прикрытую палаткой, на сорок метров в глубину видно как водолаз копошится. Потом школу перевели обратно в Балаклаву. Работы было много. Поднимали трупы, убирали со дна боеприпасы. Распределение выпросил на Балтику поближе к родному Питеру. Прибыл на Набережную Красного флота 34, в Управление Аварийно-спасательной службы. Сейчас в этом здании военно-морская поликлиника. Построили нас и распределяют кого куда. Слышу : «Авинкин! На Колыму!» Думаю : «Ничего себе попал». Оказалось, что «Колыма» – затонувшая в порту землечерпалка. Взрывали лед вокруг нее, вели другие спасательные работы. А рядом весь пробитый, дырявый стоит крейсер «Аврора». Скоро поняли, что пока лед стоит «Колыму» не поднять. Его взрываешь, а он снова намерзает. Решили оставить до весны. Нас же отправили в 143 отряд подводно-технических работ (ПТР), которым командовал полковник Б.С.Казин.

Становление водолаза

Отряд был сформирован на Ладогe, а располагался в тот момент в Риге. Поднимали затонувшую технику, расчищали порт, разминировали стенку, строили мост для прохода войск. Рядом добывали Курляндскую группировку. В отряде отработал пять лет. За это время много чего было. Работал на



подъеме ледокола «Алеша Попович», получил квалификацию глубоководника, принимал участие в поисках американского самолета-разведчика В-29. Об этом самолете расскажу немного подробнее. Он давно портил нервы нашему командованию. Скорость у него хорошая, аппаратура чудесная, да и летчик за штурвалом тоже видно опытный сидел. Пользуясь этим он постоянно нарушал границу, а наши никак посадить его не могли. Пока истребители взлетают его уже и след простыл. Для того чтобы его

«прищучить» обратились к перехватчикам, которые войну прошли. Разработали план, согласно которого одна пара работала с аэродрома подскока. Ну и в конце концов перехватили. На предложение сесть он не отреагировал и стал уходить. Наш летчик получил сигнал «Молния», который означал приказ сбить нарушителя. Ла-11 ударил из всех стволов. Как тогда писали: «В-29 удалился в сторону моря». Потом в «Известиях» опубликовали письмо жены американского пилота в котором она интересовалась судьбой мужа. По ее предположениям, он где-то в Сибири. Нас всех глубоководников бросили на поиски самолета. В то время у нас стояла задача отработать в трех болтовом снаряжении «на воздухе»* глубину сто метров, а по возможности и на три-пять метров больше. В результате азотного наркоза всем хватило. Проявлялось это по-разному. Чувствуешь, что темнота вокруг тебя начинает вращаться, гул идет. Убеждаешь себя, что ничего не вращается, что все в порядке. Спу-



стишься на грунт и сидишь по колено в иле, привыкаешь к тому, что мерещится. Одному виделся паровоз, к другому мальчик нищий приставал: «Дай копейку!» Некоторые заговариваться начинали, ерунду всякую городить. Их конечно сразу поднимали... Самолет в конце концов нашли и все что можно с него подняли, но я уже этого не застал. В пятидесятом году меня сняли с работ по его поиску и откомандировали в Балаклаву на курсы водолазных специалистов. Там собрали со всех флотов

опытных водолазов. Всего в группе было двадцать один человек. Закончив курсы я снова попал на Балтику. Работали со снаряжением ГСК-3. Снаряжение это в то время было новым. Мы отрабатывали задачи по оказанию помощи подводной лодке. Поиск, работы на глубине. Занимался и судоподъемом. До конца 1955 года служил водолазным специалистом в АСС Балтийского флота. Но потом судьба сделала крутой поворот.

У истоков спецназа ВМФ

В начале 1956 года мне предложили должность водолазного специалиста во вновь сформированном на Балтике морском разведпункте специального назначения. Несмотря на то, что профиль службы теперь сильно менялся, я дал согласие.

Сейчас различные авторы почему-то пишут, что наша часть была первой. Однако это не так. На самом деле первая часть была сформирована на Черном море, в Севастополе. Немного позднее ее перевели в Очаков на остров Первомайский. Оттуда прибыл наш командир, Георгий Потехин. В Севастополе он был заместителем командира части. С ним прибыли несколько офицеров и матросов для организации части в Парусном.

Когда пришел приказ о моем переводе, я прибыл в часть и приступил к приему должности и всего водолазного хозяйства. В то время оно включало в себя сорок семь аппаратов ИСА-М48, двадцать аппаратов ИДА-51, гидрокостюмы и ВСОН (водолазное снаряжение особого назначения). В этом снаряжении по дну топали, ласты у нас позже появились.

ВСОН

На фотографиях изображено водолазное снаряжение ВСОН-55 (водолазное снаряжение особого назначения) с аппаратом ВАР-52. Костюм имел камеру всплытия, в которую подавался кислород из того же 2-х литрового баллона. В руках у В.С.Авинкина прибор для связи под водой. Это первое испытание. Водолаз брал антенну, а на берегу, откуда он уходил, натягивались усы антенны связи. Водолаз с грунта пеленговал направление и связывался с базой.

До этого связь осуществлялась так. Группа идет по грунту (снаряжения для плавания тогда не было). Водолазы несли катушки с телефонным проводом и тянули его по грунту. У каждого 500 метров. Провод уложен специальным укладчиком и немножко парафинирован, чтоб меньше путался, вытягиваясь из чехла. Когда провод кончался, брали следующую катушку и соединяли с помощью полутрансформаторной муфты, наращивая провод. Провод остается на месте как ориентир, чтоб вернуться к точке старта. Потом его можно вытянуть и снова уложить.



Костюм имел катушку всплытия (видна сзади). На ней 20 метров шнура с самоподматывающей патефонной пружиной. Если надо всплыть с глубины до 20 метров, водолаз снимал груза, вешал их на карабин катушки и, поддув камеру всплытия, поднимался, потравливая стопор. Под поверхностью можно было задержаться и в водолазный перископ осмотреть горизонт. Можно было на поверхности открыть шлем. Было даже упражнение – стрельба из автомата после всплытия. Водолаз всплывал, открывал шлем и вел огонь. Автомат не герметизировали, он и так отлично стрелял после воды, надо только было его приподнять и, отведя затвор, слить воду.

В этом снаряжении водолазы-разведчики уходили пешком по грунту на расстояние более 1000 метров. Тогда они были подводной пехотой. Ласты появились позже. Аппарат ВАР-52 (водолазный аппарат регенеративный) заслуживает отдельного разговора, о нем будет рассказано в следующих публикациях.

Была камера всплытия. Открывался «кошелек» на шлеме, на ногах свинцовые задники, на поясе чугунные груза и катушка всплытия. Можно было прицепить на катушку груза, аккуратно всплыть, осмотреть в специальный водолазный перископ берег и поверхность. Такое у спецназа было тогда снаряжение. В этих местах в войну работала рота особого назначения (РОН) под командованием И.В.Прохватилова. Так они даже тренировались под водой кислородный балон менять. Причем никаких байонетных соединений не было. Брали гаечный ключ, отворачивали один балон и прикручивали другой. Вообще у ветеранов РОН опыт войны был бесценный.

Опыт войны



В 1951 году, когда я был в Баллаclave, приезжали туда Герой Советского Союза Леонов, который на Севере отрядом командовал, и Прохватил Иван Васильевич, прокомандовавший РОН от ее создания до расформирования, для съемок учебного фильма о действиях разведки флота. Задача фильма была показать, что мы можем и умеем на тот момент, а также перспективы развития и другие аспекты боевой подготовки. В фильме снимались флотские разведчики, которые войну прошли под их командованием и знали что и как надо делать, чтобы задание выполнить и живым вернуться. Любо-дорого было смотреть на их работу. Снимали выход из торпедных аппаратов, высадку на резиновых лодках, десантирование с парашютом на воду. Парашютов водолаза (ПВ) в то время еще не было и прыгали на обычных десантных. Запечатлили как оружие к заброске готовят. Автоматы еще ППШ были. По тактике снимали разведгруппу в поиске, как она передвигается, как следы запутывает... Этот фильм и сейчас можно как учебное пособие показывать. Позже сняли цветной с современной техникой. Носители «Сирены» и «Протеи», оружие подводное. Этот фильм консультировали



фронтовики, но сами в съемках не участвовали. Поэтому не то получилось. Одно дело, когда на экране человек, который всю войну в разведке прошел, а другое – матрос срочной службы, которого хоть и выучили, но на своей шкуре, рискуя жизнью, он эту методику не опробовал.

Мелочей в водолазном деле нет

Приступили к тренировкам в части. Отрабатываем тему «Выход из подводной лодки». Сначала просто шлюзовались через торпедный аппарат, потом придумали разборную шлюзовую ванну. Давление в отсеке выравнивается с забортным, ванна заполняется и группа начинает выходить один за другим. Польза от изобретения ванны была большая. В то время готовили переподготовщиков. Люди они в летах и зачастую заниматься этим не очень хотели. Но с ванной даже их по сто человек в день, а иногда и больше, пропускать удавалось.

Бывали и нестандартные ситуации. Как-то работали с новым командиром лодки. Спрашиваю: «С ванной работали?» Отвечает: «Работал». Ложимся на грунт. Глубина двенадцать метров. Задули первый отсек, сравняли давление с забортным, открыли переднюю крышку торпедного аппарата. Вроде бы все в порядке, но чувствую, что что-то не так.

– Все нормально? – спрашиваю командира.

– Нормально!

Первый пошел в торпедный аппарат, за ним сразу второй. И вдруг раздался звук: «Буль!», а за ним в отсек через открытую крышку ворвалась

вода, прихватив с собой второго водолаза. Оба отсека наполнились туманом. Из лодки через огромное отверстие торпедного аппарата в виде воздушного пузыря вырвался воздух. Даю команду: «Высокое давление – в отсек! « Дверь во второй отсек захлопывается, грохот воздуха высокого давления, туман. У меня в отсеке двадцать водолазов. Им что? Переключились на аппарат и все, а мы с командиром барахтаемся в холодной воде. Полдня потом ее откачивали. А что получилось. Командир положил лодку на грунт с плавучестью, близкой к нулевой. Когда первый водолаз вышел лодка облегчилась, нос чуть приподнялся и через наружное отверстие торпедного аппарата в отсек хлынула вода. Страхующий водолаз, обеспечивавший выход снаружи, так получил воздушной струей, что долго кувыркался не понимая где верх, а где низ. С тех пор командир заполнял балластные цистерны так, чтобы с запасом припечатать лодку к грунту. Я же получил урок: «Доверяй, но проверяй! Мелочей в водолазном деле нет!»

Верхом на «Тритоне»

В конце 50-х годов на вооружение спецназа ВМФ стали поступать новые ПСД, позволявшие проникать в места базирования флота противника и проводить диверсии против кораблей.

Когда после испытаний опытного образца ПСД «Тритон» были изготовлены первые экспериментальные «Тритоны», их прислали в Балтийск на обкатку. Изделие было совершенно секретным. Секретили тогда все. Например, когда буксировщик «Протей» прошел испытания, о нем сняли фильм для показа командованию флота. Перед началом показа конструктора «Протей» В.П. Трошина попросили выйти из зала. Изделие было настолько секретным, что его изобретатель не имел права о нем знать. У него не было необходимого допуска.

Итак, совершенно секретное изделие «Тритон» прибыло на станцию «Калининградская товарная» в закрытых контейнерах. От части его поехал получать зампотех Иван Иванович Шолохов. Благополучно доставив секретное изделие в часть, он поведал такую историю. Подхожу к платформе с контейнерами и слышу разговор работяг, которые должны эти контейнеры сгружать. Один другому: «Здесь Тритоны!» У меня все внутри оборвалось! Откуда узнали? Где утечка информации? И что делать? Хватать их и тащить в особый отдел для выяснения? Решил послушать, что еще скажут. А, оказывается, они разгрузку обсуждали. Этот контейнер весил 3 тонны.

И вот первые испытания по боевому использованию. Рассказывает В.С.Авинкин, в то время капитан-лейтенант, водолазный специалист МРП под Балтийском:

– Была поставлена задача проникнуть, преодолевая по дороге противоторпедную сеть, в гавань Балтийска. Сеть представляет собой боновое ограждение, к которому крепится «кольчуга» из колец диаметром 40 см. У меня задача на аппарате «Тритон» самого первого образца, который когда-то мы испытывали в Каспийске в 59-м году, проникнуть в базу. Вторым номером у меня мичман Бычинский. В то время у нас существовал такой прибор – перископ водолазный. Я взял такой прибор и приспособил на «Тритон». Получилась как бы подводная лодка. Приготовились мы к операции. Стартовали неподалеку от входа в порт Балтийск. Двигаемся в надводном положении. Вдруг смотрю, вертолет подходит. Зависает. Вижу – генеральские лампы в проеме двери. Помахали мы друг другу, и я пошел на погружение. Поднял перископ и начинаю целиться на боновые ограждения. Когда поближе подошли, чувствую, пора уже погружаться. Складываю перископ и начинаю уходить ближе к грунту. Внизу темно. Почти не различаю компаса. Ткнулся носом в грунт. И – стоп! Потом снова даю ход. И так постепенно, шагами двигаюсь. Слышу над головой скрип. Понял, что скрипят сети. Кольца трутся и скрежет стоит, будто крабы скребут клешнями. Чувствую, прошел! Тогда начинаю постепенно уменьшать глубину. Делается светлее. Поднимаю перископ и сразу к окуляру. Как только перископ появился на поверхности, я сразу удержал глубину. Вижу, сетей нет. Пошел дальше. Мы прошли. Но в это время изменился ветер, из всех заливов вода начала выходить в море. Получилось сильное встречное течение. Все водолазы, которые одновременно с нами должны были проникнуть в базу на буксировщиках «Протей-1» и «Протей-2» не смогли преодолеть это течение. Они могли только карабкаться вдоль мола, где течение поменьше. Тритон мощнее. Мы задачу по проникновению в базу выполнили. Надо разворачиваться и уходить. Но течение, ставшее попутным, резко увеличилось. Я не сумел учесть расстояние. Потом уже дошло, почему мы прошли в базу под сетями. Течением сеть оторвало от грунта. Она надулась как парус, и нижняя кромка висела на расстоянии достаточном, чтобы мы проскочили. Но на обратном пути, не рассчитав расстояния, мы влетели в эту сеть. Долго в ней кувыркались. Рычаги управления рулями цепляются за сеть. Нос вытащить – корма цепляется. Развернуло бортом, да еще течением прижимает. Наверху уже беспокоиться начали. Но выпутались, вернулись в кабину и ушли. Задание выполнили. Приобрели опыт. Практика показала, что скорость индивидуального ПСД не достаточна, чтобы преодолеть встречное течение. «Тритон» скорость дает гораздо больше. Все это (особенно течения) надо знать при планировании операции. В ходе учений выяснились достоинства и недостатки изделия. Иногда возникали недоразумения и недопонимания с конструкторами, которые сами водолазами не были, изделием не пользовались и зачастую изобретали и усовершенствовали приборы, не зная, как это отразится на ТТД.

Конструктором Юрениным в конструкции «Тритона» были предусмотрены следующие приборы: вольтметр и амперметр, (глубиномер, компас, дифференциальный перископ и т.д. поначалу сочли излишними). На этих приборах в герметичном корпусе стояли выпуклые стекла, которые под водой уменьшали видимое изображение шкалы.

Изобретатель не мог понять, когда ему доказывали, что лучше плоские и вогнутые. Многие изобретали и усовершенствовали сами.

— В Каспийске на испытаниях был у нас наручный водолазный компас. Но по нему можно было держать направление только приблизительно, с точностью градусов на 30-40, он очень примитивный. Так как неудобно на него было смотреть сверху, я поставил на приборную доску зеркало под углом 45°. Это позволило хоть как-то удерживать курс, а уже потом у друзей-авиаторов нашел сначала компас с «Каталины» (летающая лодка), потом КИ-11. Поставил его на «Тритон». Еще на щиток поставил глубиномер. Хотел еще дифферетометр самодельный, не получилось. Так как «Тритон» металлический, я примитивным способом устранял девиацию. К аппарату привязывал длинную жердину, на конце которой крепился компас со снятым девиационным прибором. Компас показывает магнитный меридиан в этом районе. А сам садился в кабину с немагнитной отверткой, уменьшая влияние девиации.

Матросы кругами плавают, меня прокручивают, а я с отверткой регулирую. У них — 0, у меня 2°, значит надо подкрутить.

Когда на Черном море проводили испытания «Тритона», для него был сделан прибор, который изобретатели называли «Безопасность». Он должен был показывать глубину спокойного безопасного плавания. Если погрузился глубже предела, у него должна была срабатывать сигнализация, и потом автоматически включалась продувка цистерны. Как им предполагалось пользоваться? Горит зеленая лампочка — значит аппарат идет на глубину от 3 до 7 метров. Если глубже — красная, потом продувка. В солнечный день вообще не видно, какая горит, да и цвет под водой меняется. Спрашиваю конструкторов: «Почему прибор со стрелкой спрятали внутрь? Я же должен знать, на 3-х или на 4-х метрах идет аппарат. Лучше просто поставить глубиномер». Вразумительного ответа не получил. Такое впечатление, что изобретали просто ради того, чтобы изобретать. Но постепенно в процессе эксплуатации изделие становилось все лучше и лучше.

Проверено на себе и десантирование...

В то время еще не было четких методик и рекомендаций по спецназовским делам. Что можно, а что нельзя делать приходилось проверять на себе. Например на какой скорости можно в снаряжении прыгать с катера? Как лучше прыгать — лицом или спиной вперед, с борта или с кормы? Прыгали в кильватер с торпедолова. Приходилось сначала все делать самому. Не посылать же матроса, когда неизвестно, чем все это закончится. Потом начали опробовать прыжки в воду с вертолета. Сначала прыгали в снаряжении для хождения по грунту. На кислород переключались при вхождении в воду иначе — риск баротравмы от удара воды по дыхательному мешку. Отрабатывали четкие действия при посадке на судно, высадку на острова, взаимодействие, сигналы, работали с резиновыми лодками, десантировались на воду с парашютом.

...И тактика

Однажды часть получила задачу во время учений силами водолазов-разведчиков заминировать крейсер. К тому времени мы уже начали плавать, получили ласты и костюмы ГКП-4. Ласты были отворотные, на гидрокостюм не лезли. Приходилось переделывать самим, вырезая их ножом изнутри. В комплект подводного диверсанта входил аппарат ВАР-52 (водолазный аппарат регенеративный). Но матросы эту аббревиатуру расшифровывали по-своему — водолазный аппарат разведчика. Аппарат имел три дыхательных трубки, одна вдоха и две выдоха. Выдох по одной из них поступал в коробку ХПИ (химопоглотитель известковый), а другой на O₂. Крейсер, который предстояло минировать, стоял у причала в Таллинском порту, на ремонте. Пошли мы со старшиной 2-й статьи Карповым Виктором Ефимовичем. На кораблях объявлена повышенная готовность. Матросы аж на шлюпках вокруг кораблей ходят и баграми в воде шуруют. Мы пошли под водой под всеми кораблями. Маршрут заранее прикинули: транспорт, два эсминеца, снова транспорт, баржи... Вода прозрачная. Ночь светлая. Штиль. Из под во-



ды корабли отлично видно. Шли без связей, визуально. Подобрались к крейсеру, установили две магнитные мины, вернулись и доложили. На крейсере суeta началась. Опускают фару, водолаза спускают.

Смотрим груза надели, а костюм не загнували. Говрю: «Давай подойдем, ведь утопят парня. Да и толку от его спуска никакого. Как он им один все днище крейсера осмотрит?» Подошли на катере, предложили: «Давайте сами снимем!»

Они согласились. Сходили, сняли, мины продемонстрировали. Тогда же провели учения с выходом из торпедного аппарата и последующей атакой объекта. Наша группа высадилась на остров Плиясаар в Таллинской бухте, захватила склады и условно уничтожила. После этого атаковали базу ВМФ в Таллине. Первоначально в план входила высадка на рейде двух парашютистов-водолазов. Они должны были установить на боновое заграждение термитные шашки. Шашки должны были прожечь боны, в результате этого они утонут и лишат порт бонового заграждения. В последний момент командование решило, что это будет слишком дорого и парашютисты получили задачу минировать другие объекты. В книге А.Тараса «Подводный спецназ» эти действия описаны, как имевшие место, но на самом деле они только планировались.

Освоение буксировщиков

Немного позднее стали осваивать подводный буксировщик «Сирена». Сначала его делали из корпусов немецких торпед, но ничего хорошего из этого не получилось. Доходило до анекдота. Приходилось «Сирену» загонять в торпедный аппарат кувалдой. Когда наладили специальный выпуск буксировщиков на заводе, дело пошло на лад. Способ выхода буксировщика из торпедного аппарата может быть разным. Можно зарядить ПСД (подводное средство движения) в торпедный аппарат вместе с водолазами и потом вытолкнуть наружу штанговым толкателем, а потом запустить винты. А можно в один аппарат зарядить буксировщик, из другого выпустить водолаза и опять же вытолкнуть буксировщик штанговым толкателем, который входит в штатное оборудование лодки. Когда с этим работаешь постоянно, то вроде бы все просто, но когда подводники видят все это впервые – у них шок. Шутка ли, ребята одевают гидрокостюмы, аппарат, садятся в торпеду, их заряжают в торпедный аппарат... И это матросы срочной службы?! Поначалу, в пятидесятых-шестидесятых пока все вопросы не отработали, разные случаи бывали. Например, заклинило как-то «Сирену» в торпедном аппарате. Ни туда, ни сюда. Четыре часа возились, слава Богу, что без людей. Экипаж лодки на нас как на инопланетян смотрел.

Первые прыжки из вертолета на воду

В начале 60-х стали отрабатывать методику выброски на воду из вертолета. Толчком послужил трагический случай, произошедший в вертолетном полку, который обеспечивал космические объекты. Вертолетчики полка обучены были садиться на корабли и обеспечивали поиск и подъем всего, что из космоса в океан падало. В полку была своя группа аквалангистов. Они-то и начали отрабатывать высадку водолазов из вертолета и сразу получили негативный опыт. А дело было так. Вертолет стоял на площадке, а полностью одетый аквалангист долго сидел на жаре. И вертолет и водолаз раскалились. Наконец взлетели. Подошли к объекту, спустили аквалангиста на лебедке. У воды он отцепился и исчез. Цепляют второго, а про первого забыли... Через два часа нашли его на грунте. Мертвого. Сначала перегрев, затем резкое охлаждение, сосуды и не выдержали.

Через некоторое время смотрю в кино, как американцы на свои космические корабли, упавшие в воду, с вертолетов прыгают. Без всяких лебедок. Думаю, надо попробовать. Командир был в отпуске. На свой страх и риск беру вертолет. Начальник штаба по неведению дал добро. Взлетаем на Ми-4, за штурвалом командир полка Белан. Думаю – кого пустить первым? Если сам первым прыгну, то кто остальных выпустит? Со мной Юра Шитов был и Захаров Геннадий Иванович, тот самый, что потом был в охране Ельцина и адмирала получил. Решил первым Шитова пустить, поскольку с вышки он лучше всех прыгал. Подлетели. На воде уже плавсредство дежурит, чтобы все «по уму» было. Тут борттехник жмет кнопку «ПОШЕЛ!» Я ему :»Погоди, здесь я командую. Зависли. Спрашиваю командира: «Сколько высоты?» Отвечает : «Десять метров» Сам смотрю, но мне кажется, что больше. Говорю Шитову: «Давай!» Юра прыгнул, долго уменьшался в размерах, наконец вошел в воду. Всплывает и показывает, что все нормально, но высоко. Спрашиваю командира: «А ниже можно? Он качает головой. А я ему: «Ты не виси, а иди с малой скоростью.» Он разворачивается и идет по приборам со скоростью километров тридцать-сорок. Другое дело! Стал выбрасывать по кругу. Все прошло хорошо. Потом нашли еще лучший вариант. Берем фал длиной семь метров, выбрасываем за борт. Он наклонно идет за вертолетом. Если воды касается, значит высота пять метров. Прыгать можно с комфортом. Но в этом деле была одна тонкость. На борт брали восемь человек, но бросать всех сразу нельзя. После отделения каждого вертолет становится легче и поднимается. Если всех бросить в один заход, то последний с семнадцати метров прыгать будет. Поэтому бросали в два захода по четыре человека, как можно плотнее друг за другом. Отработали. Все нор-

мально. Теперь надо попробовать с дыхательным аппаратом. Аппарат тогда был ИДА-59. С ним прыгал сам. Все прошло нормально, только часы потерял. Забыл, что при входе в воду воздух через манжеты вырывается.

С неба под воду

Потом стали поступать парашюты для выброски на воду. Сначала С-4-В. Начали его испытывать на разных высотах и скоростях. Помню испытания в Феодосии в 1968 году. Надо было этот парашют испытать на скорости выброски 300 километров в час. Самолет Ли-2 с огромным трудом эту скорость развивает. Других же в нашем распоряжении тогда не было. Прыгали с 1100 метров с задержкой раскрытия десять секунд. Набрали полторы тысячи метров и пошли со снижением, иначе нужной скорости не наберешь. Самолет аж весь трясется поскольку на такие полеты не рассчитан. Начинаю выпускать. Смотрю у кого крышка от аппарата полетела, у кого ласты сорвало, у кого что. Но это ничего. Главное парашюты сработали и все удачно приводинились. Потом сидели и списывали унесенное ветром имущество. Под это дело списали и то, что раньше пришло в негодность.

– Гидрокостюм?

– Пиши: «Во время испытательных прыжков сорвало динамическим ударом».

У парашютов С-4-В был серьезный недостаток – соты для укладки строп были изготовлены из тесьмы. После намокания они здорово садились и из-за этого нередко случались перехлесты. Как-то в Ленинграде прыгали на залив в водолажном снаряжении. У Кондакова стропа перехлестнула купол точно через центр – глубокий перехлест. Купол у С-4-В и так маленький и весь в конструктивных отверстиях, на нем на сушу и прыгать-то нельзя, а тут еще перехлест! Смотрю с самолета. Господи помилуй! Все летят почти рядом, а этот уже у воды, но запаску не открывает. Почему не пойму. Когда подобрали его с катера у него все на чем сидят синее было.

– Почему запаску не открыл?

– А я посмотрел, меня не крутит, иду ровно. Думаю что ее открывать? Вода все-таки. Уже когда приложился понял, что и она твердая бывает.

Другой недостаток, который был у С-4-В – это очень чуткая расчековка. Сидишь в самолете, чуть перзал, а он ПЫХ! и раскрылся. Потом уже сделали ПВ-2. Совсем другое дело.

Поиск допустимых скоростей

В Киржаче испытывали какую высоту и скорость выброски может выдержать аппарат ИДА. Нужно было проверить, что в аппарате может сломаться при скорости выброски 500 километров в час. Съездил в Орехово-Зуево, получил ХПИ, в Мытищах взял контрольно-проверочную установку. Приступили к работе. Согласно задания скорость надо было набирать постепенно: 200, 300 и так далее. Я рассудил так. Если что на скорости 300 не сломается, а сломается на четырех сотнях – запаса прочности все равно нет. Поэтому буду прыгать сразу на скорости пятьсот.

АН-12 идет с нагрузкой оставляя в воздухе четыре грязных шлейфа. Высота 1100 метров. Сначала выбросили манекен. Смотрим – что с аппаратом? Во-первых, слабо закреплены регенеративные коробки, во-вторых, шток клапана пробивает при ударе дыхательный мешок. А редуктор? Что ему делается – детали крепкие. Прыгнул сам. Нормально.

...И высот.

Теперь возник вопрос выяснения максимальной высоты. Заложили сразу 12000 метров. Командировали меня в Томилино, на завод «Звезда». Сначала проводили тренировку в барокамере. На тело прикрепили датчики. Одед водолазное белье, гидрокостюм, парашют, аппарат, ласты. Одним словом все что полагается. Камеру заморозили до минус шестидесяти, подсоединили кислород, а сами высочили. Сижу, начинаю околевать. В первую очередь мерзнут локти и колени. Полчаса дышу чистым кислородом. Начинается десатурация – азот из крови выходит. Начали подъем. Перед глазами высотомер, самописцы. Гидрокостюм надуваться начал, перчатки раздуваются, вокруг вакуум создается. Врачи в иллюминатор смотрят – потеряю сознание или нет. Дошли до 12000 метров. Начинаем спуск. Включили вентилятор и остатки воздуха начали гонять по камере – имитация свободного падения. Постепенно давление нарастает, костюм обжиматься начал. Сначала скорость снижения 170 метров в секунду, а чем ближе к «земле» тем медленнее. Дошло до пятидесяти метров в секунду. Уже после барокамеры стало ясно, что матроса срочной службы с двенадцати тысяч бросать нельзя. Не дай Бог запаска откроется. Пока самолет снизится, ему от парашютного прибора дышать кислородом. Даже мастера-испытатели когда с такой высоты прыгают еле шевелятся и не полностью себя контролируют. Написали рекомендацию: «Бросать не выше восьми, восьми с половиной тысяч метров.» Так до сих пор и бросают...

Маскировка

Много внимания уделяли маскировке. Подходили к занятиям творчески. Такой пример. Задание группы – перехватить одну из РГСПН нашей же части. Друг против друга «воевали». На дороге роща. Если перед рощей засаду сделать – они же очень идут насторожено. Решил сделать захват с обратной стороны рощи. Группа условного противника обходит эту рощу. И, когда они уже успокоились, мы их прихватили.



Как это получилось. Сначала разведали, где они организуют базу. У меня полгруппы имело маскировочные комбезы летние, полгруппы зимние. Стали решать, как подобраться. Перед нами открытое поле с некоторым понижением. Принимаем решение. Ту группу, которая должна их отловить, одеваем в летние комбезы. Дело в том, что дело к весне и на белом снегу просматриваются оттаявшие кучи удобрений. И мы, изображая кучу навоза, плотной группой стали двигаться по белому снежному полю. Издалека не отличить, перемещаемся мы или нет (огромное бесформенное пятно в темноте от остальных не отличается). И мы вышли на то место, где ожидался проход противника. Лежим на снегу, замерзаем. Лежим час или больше, терпим.

Дождались. Противник проходит группой мимо нас буквально в 3-5 шагах. И когда с нами поравнялся последний, даю резко команду: «Ложись!» они все падают. Мои вскочили. Вырвали у них автоматы. Отобрали магазины и отпустили. Мы свою задачу выполнили. Обрато в часть возвращались круговым путем. Часа через два появилась замерзшая и

злая РГСПН «условного противника». Оказывается, они нас ждали на пути в часть, чтоб сквитаться, засаду устроили.

Вывод: никогда не возвращайся на базу по самому удобному маршруту. Лучше кряк сделай, целее будешь.

Главное – не бояться ответственности

Любой спецназ держится на энтузиазме одиночек. Когда собирается коллектив энтузиастов получается самый лучший результат. В конце пятидесятых, начале шестидесятых годов все вопросы подготовки личного состава и освоения снаряжения решались на уровне командования бригады. Минимум директив и указаний из штаба ВМФ. Что можно и что нельзя решали сами. Правила тоже сами создавали. Если что-нибудь делать нельзя, запрещали, но предварительно убедившись на личном опыте – действительно нельзя. Новые образцы снаряжения, которые изобретала «наука», испытывали сами и решали подходит или нет. Если с изделием с трудом работал опытный водолаз, то понятно,



что матрос им пользоваться не сможет. Но самое главное в том, что в то время во главе спецназа стояли люди, прошедшие войну в разведке. Они не боялись принять решение и взять ответственность за него на себя. Побольше бы таких сейчас.

Мечта

Служба была интересная и частично позволила реализовать мечту о небе. Если не летал, то хоть попрыгал с парашютом достаточно. Однако к 1974 году встал вопрос об увольнении в запас. Дело свое, к которому всей душой прикипел, бросать было жаль. Еще а пятидесятых, когда первые «Протеи» испытывал, познакомился с руководителем ОКБ подводной техники Ленинградского Кораблестроительного института Трошиным. Потом много вместе приходилось работать. После увольнения в запас перешел под его начало. Двадцать шесть лет здесь отработал. Попутно преподавал в водолазной школе. Работа любимая, правда душе авиации не хватает. Есть мечта на параплане полетать...



Вот такая у человека судьба. Море и небо, спуски на огромные глубины к прыжки из стратосферы. Он стоял у истоков создания спецназа ВМФ и очень много сделал для повышения его боеготовности и технического оснащения. Время идет. И фамилию Авинкин, который был и остается живой легендой спецназа, уже знают не все. Но помнить ее и ряд других, таких как Бекренев, Прохвятилов, Савичев современные спецназовцы должны, как должны и знать историю создания своих частей. Кто не помнит прошлого, у того нет будущего.