Союз ветеранов кораблей измерительного комплекса
имени адмирала Ю.И. Максюты

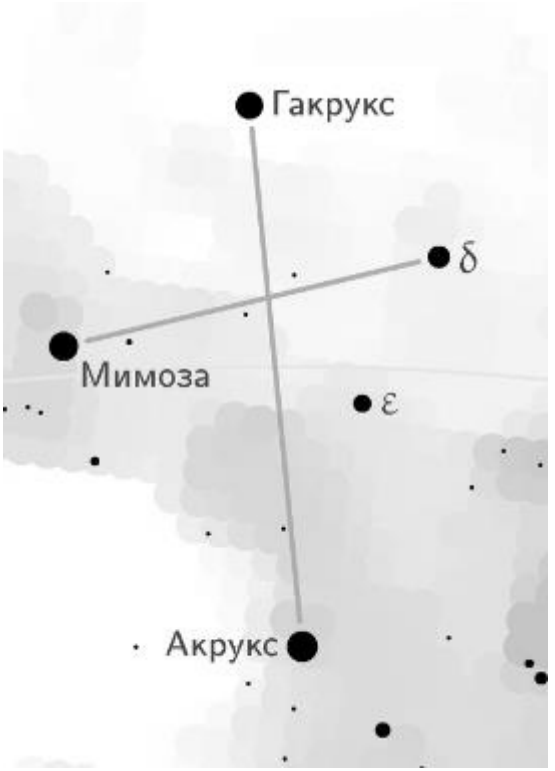
Курочкин А.М.



Юрий Иванович Максюта
ПРЕДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ

Анатолий Курочкин

Юрий Иванович Максюта
Предельная дальность



Москва
2017

«Боевое поле «Акватория». Николай Гульнев



В обычай русская морока:
И мирный день, и не война -
Вас засекретят, и до срока,
О вашей доле — тишина!
Вас нет, и не было! Простите
За не учёт душевных ран,
А судеб памятные нити
Вели вас в Тихий Океан!
Туда, до дня, до поворота,
Где всякий раз опасен миг,
Где нет спасателей и Флота,
Где рев «широт сороковых»!
Где настоящих судеб ковка,
Где очень призрачен уют -
Гляди! Летит боеголовка,
Как хорошо, что не на ют!
Но не шути! Бывает хуже,
И счёт опасностей не знай -
Ты затяни ремень потуже
И дом далёкий вспоминай,
И берег радостный без риска,
И в дорогих оконцах свет -
«… Нет, океанская прописка,
Важней, чем лаковый паркет!»
К чему напыщенная фраза
И крик — «Нам только прикажи!?»
Вы — люди Долга и Приказа,
Вы — Государевы Мужи!
Вам к году — год! Туда, оттуда,
Едино — небо и вода,
Без громких слов и пересуда,
Засечек точных череда!
И не ломайся в час излома,
Цени жарищу и пургу -
Как не сказать — «Вы в море — дома!
И гости вы на берегу!»
Где жизнь порой идёт не ладом,
Где рвётся божеская нить,
Где, извини, двойным окладом
Ваш Бранный Долг не оплатить!
Вы шли и шли! За вами годы,
За вами сумрачность ракет,
За вами тяжкие походы
И долгожданный паритет!
Не торопясь, считайте строго,
Не дело бить в колокола,
Жаль, легендарная дорога
На картах курсами легла!
Где не сказать, что вы — элита,
Что был высок Держанный Дух,
Но время властью позабыто,
И подвиг славить недосуг,
И вновь гордиться именами,
И жить без сполохов войны,
Но вы навек на Флоте! С нами,
Вы в Свитки Правды внесены!
Читайте памятные списки -
В строю матрос и командир:
Кому-то речь и обелиски,
А вам навеки — Миру — мир,
И встречи в плане и вне плана,
И жизнь, что можно не корить!
…Дай, Бог, в просторах океана
Другим ваш подвиг повторить!

Биография и воспоминания

Книга рассказывает о яркой жизни замечательного человека и офицера Юрия Ивановича Максюты. Через его судьбу можно проследить путь военного и послевоенного поколения. Начало его службы совпало с началом Великой Отечественной войны. Как командир, он рос и развивался вместе с Военно-морским флотом, прошёл большой путь от командира боевой части до командира соединения и, затем, начальника одного из ведущих Научно-исследовательских институтов страны.

Принимал самое непосредственное участие в испытаниях ракетного оружия, межконтинентальных баллистических ракет, в обеспечении полётов космических кораблей и станций, в том числе — Ю. А. Гагарина и всех космонавтов первого отряда. Стоял у истоков создания отечественных спутниковых радионавигационных систем 1 и 2 поколения.

Лауреат Ленинской премии. Награждён Орденом Ленина, двумя Орденами Красной Звезды, двумя Орденами Боевого Красного Знамени, двумя Орденами Отечественной Войны 1-й степени, Орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах», медалями, в том числе — «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя», «За оборону Кавказа».

Перечень сокращений

АМС — Автоматическая межпланетная станция.

БИУС — Боевая информационно-управляющая система.

БП — Боевой пост.

БЧ — Боевая часть — штатное подразделение корабля, основа его боевого расписания.

ВМФ — Военно-морской флот СССР.

ВВС — Военно-воздушные силы СССР.

в/ч — Войсковая часть.

ГКП — Главный командный пункт.

ЗИП — Запасное имущество и принадлежности, предназначенные для ремонта оборудования.

КИК — В литературе с этим сокращением большое многообразие: и командно-измерительный комплекс, и корабельный измерительный комплекс. В этой книге — корабль измерительного комплекса, особый специальный класс кораблей.

КПСС, ВКП (б) — Коммунистическая партия Советского союза, Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков), единственная и направляющая партия в СССР, принимала политическое решение во всех важных военно-хозяйственных вопросах.

ЛенВМР — Ленинградский Военно-морской район (база).

КУНГ — Контейнер универсальный нормальных габаритов, возимое на автомобиле оборудованное помещение.

МБР — Межконтинентальная баллистическая ракета.

НАТО — Североатлантический военный блок.

НИИ — Научно-исследовательский институт.

НИП — Наземный измерительный пункт. Подразделение Министерства Обороны СССР, входившее в состав командно-измерительного комплекса СССР.

РВСН — Ракетные Войска Стратегического Назначения, отдельный род войск Вооруженных Сил СССР и Российской Федерации.

СНС — Спутниковая навигационная система.

ТАСС — Телеграфное агентство Советского Союза, центральный информационный орган СССР.

ТОГЭ — Тихоокеанская океанографическая экспедиция, ТОГЭ-4, ТОГЭ-5 — «легенда прикрытия» для соединения кораблей Плавучего измерительного комплекса Минобороны СССР.

ТОФ — Тихоокеанский флот.

«Бог, храня корабли, да помилует нас!»
Александр Грин.

Слова благодарности

Выражаю огромную благодарность всем, кто не равнодушен к памяти Юрия Ивановича Максюты, кто помогал в сборе материалов, писал свои воспоминания, делился мыслями по телефону. Поразительно, но таких людей очень много: матросы, старшины, мичманы и офицеры. Вспоминали с большим волнением и уважением к памяти адмирала, делились фотографиями. Хотел бы назвать имя ветерана Великой Отечественной войны, бывшего старшину, командира штурманских электриков линкора «Севастополь» Евгения Севастьяновича Жуйкова — он воевал под началом капитана 3-го ранга Максюты. Безмерно благодарен сыну Юрия Ивановича Валерию, который предоставил свои воспоминания и фотографии.

Автор глубоко признателен Президенту Федерации космонавтики России Владимиру Васильевичу Ковалёнку за огромную помощи и поддержку. Благодарен Президиуму ФКР в лице Кузнецова Василия Ивановича и Барденкова Вячеслава Васильевича!

Эта книга не могла состояться без Беркутова Ратмира Николаевича, которого я попросил быть нашим научным редактором.

Бесценную помощь оказал Владимир Константинович Гаранин, многолетний сослуживец Юрия Ивановича, флагманский штурман. В. К. Гаранин — настоящий летописец Тихоокеанской океанографической экспедиции, ТОГЭ-4.

Помогали все, кто служил с Юрием Ивановичем: Бевзюков Александр Александрович, Зеленов Борис Андреевич, Гессель Борис Давидович, Гамулин Сергей Фёдорович. Без их помощи, без их настойчивости книга была бы невозможна!

Неоценима помощь офицеров-учёных НИИ-4, которые стояли у самых истоков формирования уникального соеди-

нения — Масюка Андрея Георгиевича и Колесника Бориса Ивановича — общение с ними чрезвычайно расширяет кругозор!

Много чрезвычайно важного сообщили инженеры-учёные советских институтов и конструкторских бюро Сухих Алексей Иванович и Шепель Виталий Владимирович, спасибо им большое!

Искренняя благодарность председателю Дальневосточного отделения Союза ветеранов кораблей измерительного комплекса имени адмирала Ю. И. Максюты Горлову Константину Алексеевичу. Без его помощи не было бы фильма «Максютовцы». Именно он дал возможность получить гран-при фильму «Район, закрытый для плавания». К. А. Горлов очень много сделал для восстановления памяти Ю. И. Максюты на Дальнем Востоке.

Очень помог своим знанием и увлечённостью историей Вилючинска Юрий Юрьевич Завражный. Немалую помощь оказали ветераны Службы космических исследований отдела морских экспедиционных работ (СКИ ОМЭР) Прощенко Владимир Алексеевич и Капранов Владимир Николаевич.

Автор благодарит Пашкевича Ивана Владимировича — он создать новый взгляд на многие исторические моменты, является автором исторического стенда памяти Ю. И. Максюты.

Чрезвычайная признательность Петрашу Николаю Викторовичу за его активнейшее участие в поиске информации об адмирале на его родине.

Большая благодарность одному из первых вертолётчиков страны Морковину Виктору Петровичу.

Глубочайшая благодарность ушедшим от нас Анатолию Валериановичу Лимановскому, Виктору Васильевичу Зонову, Валерию Николаевичу Сорокину и Баррикадо Георгиевичу Мордвинову — это были люди высокой чести и достоинства!

Автор хотел бы отметить всех, кто не забыл Юрия Ивановича за стеной секретности и объективно отразил его роль во многих областях науки и техники.

Имя нашего адмирала не оставляет равнодушными никого из пришедших поколений. Популярность Ю. И. Максюты удивительна! Свою помощь предлагали даже моряки нового, 21 века. Надеюсь, что эта книга через судьбу Ю. И. Максюты поможет осветить роль флота в новых технологиях и в частности — в освоении космоса. Это великая судьба офицера! Это не мои слова, это слова тех людей, которые находились рядом с Юрием Ивановичем. Их оценка. Я с ней абсолютно согласен.

Низкий поклон всем морякам Межрегиональной общественной организации «Союз ветеранов кораблей измерительного комплекса имени адмирала Ю. И. Максюты» за верность флоту и своим кораблям!

Спасибо!

«Никто пути пройденного у нас не отберёт!».



О. В. Новиков — активнейший воссоздатель
Союза ветеранов имени адмирала Ю. И. Максюты

К читателям

В истории нашего Отечества XX век изобилует эпохальными событиями, коренным образом повлиявшими на судьбы миллионов людей и давшими начало процессам, определяющим вектор дальнейшего развития человеческой цивилизации. И каждый такой момент история выдвигает в лидеры людей, которые ведут за собой широкие массы и которые, по существу, и делают эту самую историю.

Такой значимой личностью в истории нашей страны, несомненно, является Юрий Иванович Максюта контр-адмирал, видный военачальник, талантливый организатор руководитель, внесший огромный вклад в развитие Военно-морского флота и становление космонавтики.

Великую Отечественную войну он встретил в осажденной Одессе, отстаивал Севастополь, затем защищал Кавказ. Участвовал в крупнейших боевых операциях Черноморского флота и привел свой крейсер в освобожденный Севастополь. Обеспечивал Ялтинскую конференцию лидеров стран-победительниц.

В послевоенные годы Ю.И. Максюта активно и непосредственно участвовал в создании ракетно-ядерного щита нашей страны. Огромна и беспрецедентна его роль в создании в 1959 году первого Плавучего измерительною комплекса МО СССР (который скрывался за наименованием «4-я Тихоокеанская океанографическая экспедиция»), предназначенного для испытаний межконтинентальных баллистических ракет и управления космическими аппаратами в акватории Тихого океана. В сложных условиях начальною периода освоения космоса Ю.И. Максюта проявил высокие организаторские и творческие способности, инициативу и настойчивость в выполнении правитсльственных заданий. За обеспечение полёта Юрия Алексеевича Гагарина над акваторией Тихого океана награждён Орденом Ленина. В последующие годы корабли возглавляемого им соединения обеспечивали все пилотируемые полёты космонавтов на кораблях серии «Восток», «Восход», «Союз». Кроме того, на его соединении отрабатывалось практическое применение первых отечественных вертолётов морского базирования КА-15.

Юрий Иванович был смелым, талантливым и всесторонне эрудированным человеком. В 1963 году он возглавил Государственный научно-исследовательский навигационно-гидрографический институт Министерства обороны. В его лице получило компетентное и целе-

направленное руководство направление спутниковых навигационных систем. Был председателем комиссий по запуску первых навигационных спутников, а в 1976 году за создание спутниковой навигационной системы первого поколения стал лауреатом Ленинской премии. Предшественница ГЛОНАСС дала огромный толчок развитию множества военных и гражданских технологий.

Несомненно, жизнь Ю.И. Максюты, как в зеркале, отражает роль военного и послевоенного поколения нашей страны. Эти люди получили суровую и жёсткую закалку. Но не боялись трудностей, не пасовали перед напором всякого рода неприятелей, не теряли чувства причастности к великому делу. Во многих смыслах, мы до сих пор используем опыт, наработки того исторического поколения 60–70 годов.

Очень хорошо, что моряки Тихоокеанской Экспедиции помнят своего первого командира, всячески берегут его память, сохраняют традиции. И эта книга является подтверждением такого уважения: удалось по крупицам собрать разрозненную информацию, показать наиболее яркие события в жизни адмирала.

Мы не имеем права забывать тех, кто прокладывал эту тяжелейшую для нашей страны дорогу в космос.

Президент Федерации космонавтики России,
Дважды Герой Советского Союза,
лётчик-космонавт СССР,
генерал-полковник авиации,
профессор В.В. Коваленок



Предисловие

Попытка одним абзацем описать жизнь человека

Слово Адмирала на флоте имеет особый статус. Слово Адмирала обозначает его волю, опыт и мудрость. Слово Адмирала приводит в движение паруса, механизмы и эскадры. Слово Адмирала формирует судьбы кораблей. Но прежде всего слово создаёт память об Адмирале. Сначала слово.

Потом дело. Если Адмирал любит свои корабли, то их также любят все экипажи. Если Адмирал любит матросов, понимает, что без матроса не живёт ни один корабль, то это мгновенно передаётся корабельным офицерам — исполнителям его воли и мудрости. И его воля начинает своё существование во времени, невзирая на годы, из поколения в поколение. Образ его поведения становится глубокой традицией. Если Адмирал доверяет своим офицерам, то офицеры начинают доверять своим матросам, а матросы — Адмиралу. Эскадра формируется Адмиралом, сохраняет живучесть через офицеров, держится на тяжёлой работе матросов.

Юрий Иванович Максюта шёл непроторенными дорогами. Как организовать новое соединение ранее невиданных кораблей из личного состава самых разных категорий и самых разных видов Вооружённых Сил? Привить сухопутным офицерам любовь к морю, к морской службе? Заложить традиции высочайшего профессионального доверия на многие и многие годы? А если на это даётся даже не год или два, а всего лишь полгода? Автор может вспомнить, что придя на корабль в 80-е годы лейтенантом, он одним из первых слов услышал слово «Максютовцы». И потом сотни раз слышал слова восхищения этим человеком от многих и многих людей.

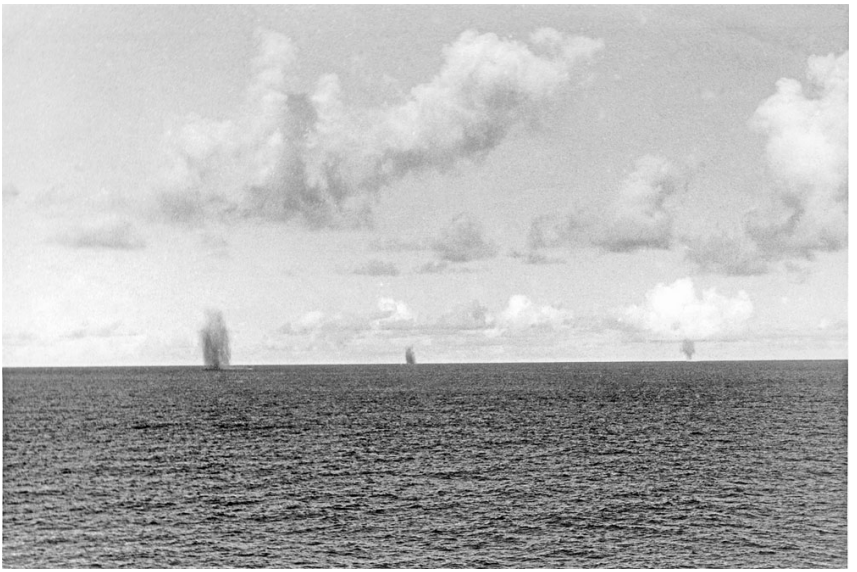
Очень хочется описать большую жизнь великого человека несколькими абзацами, чтоб сразу заинтриговать читателя, сразу проложить курс с минимальной, как говорят на флоте, невязкой, то есть погрешностью. Автор берёт на себя смелость утверждать следующее.

Контр-адмирал Максюта смог за короткое время создать совершенно новое соединение, новый класс кораблей Военно-морского флота с ранее неведомыми задачами. Этот класс кораблей не стал вспомогательным — он выполнял и выполняет абсолютно самостоятельные задачи в интересах Вооружённых Сил. Судьба распорядилась так, что Юрий Иванович смог участвовать в судьбе всех без исключения кораблей измерительного комплекса: от «малышей» проекта 1128, 1129, от проекта 1130, до огромных «Маршала Неделина» и «Маршала Крылова». Через месяц после Торжественного подъёма Военно-морского флага на корабле «Маршал Крылов» Юрия Ивановича не стало, но он сошёл с трапа этого корабля поистине адмиралом-победителем. Он не узнал о дальнейшей судьбе своего детища — Плавучего измерительного комплекса Министерства Обороны СССР. Корабли пережили своего командира. Спустя много лет к идее создания — строительства, а не переоборудования — подобного класса кораблей Missile Range Instrumentation Ship пришли конструкторы США, Китая и Франции.

Широчайший кругозор Юрия Ивановича и даже инженерно-техническое, научное чутьё дали возможность нашей стране получить ещё одно преимущество. После Камчатки он пришёл руководить Научно-исследовательским навигационно-гидрографическим институтом (НИНГИ), НИИ-9 ВМФ СССР. Сумел провести его реорганизацию, найти новые научные мысли и смыслы. Кстати, «перетащил» туда своих товарищей-офицеров с Тихоокеанского флота. А в 1967 году на свой страх и риск, под свою ответственность подписал первое задание на разработку спутниковой навигационной системы 2-го поколения. Будем помнить об этом: ГЛОНАСС и GPS начинались с таких вот научных рисков. Но именно за создание спутниковых навигационных систем Ю. И. Максюта получил Ленинскую премию. Совершенно привычное, практически бытовое применение СНС далеко не всегда и не у всех находило понимание в 50-х и 60-х годах. Главный штаб ВМФ имел несколько иной взгляд на развитие спутниковых группировок в интересах флота. Но Ю. И. Максюта чётко видел перспективу космической навигации.

И, наконец, не менее важно: «Не каждому дано так щедро жить — друзьям на память города дарить». Ю. И. Максюта сделал всё от него зависящее, чтоб новый посёлок стал родным для тысяч новых камчадалов, организовав строительство домов и улиц будущего города Вилючинска.

Цель написания этой книги заключается в освещении именно этих очень важных постулатов, утверждений. Вряд ли получится подробно описать биографию Ю. И. Максюты, автор всего лишь сделает попытку высветить красную нить жизни этого незаурядного человека, его становление и развитие, его восприятие потомками и современниками.



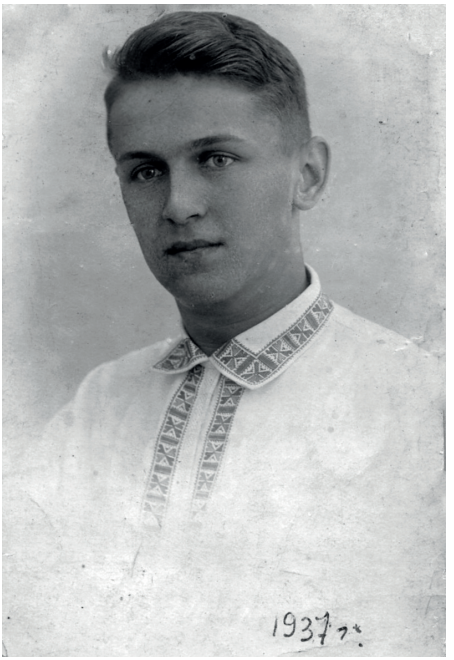
Полигон «Акватория»

Становление

Юрий Иванович родился 6 марта 1918 года в селе Синявка Черниговской области в семье служащих. Его отец Иван Ермолаевич был известным в округе врачом-ветеринаром. Черниговская область — край, где пересекаются судьбы многих народов. Люди там привыкли жить, согласуя свои интересы со многими другими народами: украинцы, русские, белорусы. Большое количество православных храмов, исторических памятников. И, конечно, труд — непростой, тяжёлый труд сельского жителя. Сейчас в селе живёт чуть более тысячи человек. Годы взросления Юрия Ивановича пришлись на не самые простые в нашей истории 30-е годы. Учился в средней школе села Корюковка. Но есть такой факт. По словам Е. С. Жуйкова Юрий Иванович прекрасно знал английский язык. Можно только представить настойчивость молодого Максюты в получении новых знаний. Корюковка в 20 километрах от Синявки, наверное, Юрий Иванович жил в отрыве от дома — одна из двух тёток работала в Корюковке директором школы. К слову, Корюковская трагедия — одна из самых трагичных историй Великой Отечественной войны. Друг семьи Максюты Дина Степановна Корниевская много лет занимается этими материалами. В марте 1943 года по приказу немецкого генерала Хойзингера, село было сожжено. Исчезло 1390 домов, погибло более 7000 местных жителей — это самая массовая расправа над мирным населением во время Второй мировой войны. А до войны в Корюковке действовала сахарная фабрика, фабрика технической бумаги, маслодельный и лесопильный заводы, лесоучасток. Были школы, библиотеки. Можно только представить, что испытал Максюта, когда узнал об этой трагедии. Очевидно, что там были его друзья, знакомые.

Корюковский район всегда славился кожевенным производством. По одной из версий его название происходит от слова «корука» — заготовитель дубовой коры для обработки кожи, село окружали богатые дубовые леса. Поэ-

тому неудивительно, что в 1934 году Юрий Иванович стал учиться на рабфаке Киевского института кожевенной промышленности.



Ю. И. Максюта, 1937 г.

В 1935 году Юрий Иванович поступил в Киевский индустриальный институт — один из престижнейших учебных заведений СССР, Украины и даже Европы. Стоит упомянуть некоторых выпускников этого института: И. И. Сикорский (ныне учебное заведение носит его имя), С. П. Королёв, С. С. Забара, Б. Е. Патон, И. П. Бардин, А. М. Люлька. Кто знает, что бы мог со своей настойчивостью принести в науку Юрий Иванович. Но уж точно можно сказать: человек сам творец своей судьбы. Обратим внимание и на те времена, когда человек оценивался по своим способностям, по своему потенциалу. И думал ли тогда 17-летний Максюта, что через много лет он сам станет во главе огромного института в Ленинграде? Можно с уверенностью утверждать, что его подвижничество, активность, трудолюбие не были не заме-

чены в институте. Нам уже не так просто судить, но время было тревожное и динамичное. Страна готовилась к испытаниям, готовилась совершить рывок. Это не могло проходить мимо Юрия.

В 1937 с 3-го курса Института по спецнабору ЦК ВЛКСМ он был направлен в военно-морское училище имени М. В. Фрунзе — кузницу кадров для Рабоче-Крестьянского Красного флота СССР. В 1938–1940 гг. это училище дало ВМФ 1433 командиров. Авторитет профессии моряка и репутация ВВМУ имени М. В. Фрунзе были очень высокими. Например, в 1940 году на 300 вакантных мест поступило 3900 заявлений от желающих поступить.

В 1939 году училище закончило 625 командиров, среди них был и лейтенант Ю. И. Максюта.



Учебный корабль «Днепр»

В 1939 году началась офицерская служба. Он был назначен командиром рулевой группы учебного корабля «Днепр». Когда-то адмирал Исаков сказал: «Кругозор офицера зависит от водоизмещения корабля, на котором он начинал лейтенантом». Значит, лейтенанту Максюте повезло. Бывший испанский пассажирский лайнер «Cabo San Agustin» имел водоизмещение 12 500 тонн. Построен в сентябре 1931 года. В мае 1937 года дизельный корабль был вооружен — в Севастополе не него были поставлены четыре 45-мм пушки и два пулемета, а в 1938 году был выкуплен у Испанской

Республики. Уже позднее, после перевода Ю. И. Максюты на новое место службы, 03.10.1941 года шедший порожняком «Днепр» был атакован торпедоносцами и он затонул на глубине около 1200 метров юго-западнее мыса Утриш. Погибло 40 человек.

Через год после первой офицерской должности, в 1940 году, Юрий Иванович был назначен командиром штурманской боевой части крейсера «Коминтерн» бригады кораблей охраны водного района Черноморского флота. Там он и встретил войну.



Модель корабля «Сибирь», подаренная Ю. И. Максюте от экипажей соединения. Ныне хранится в Мемориальном музее космонавтики

Война. Крейсер «Коминтерн»

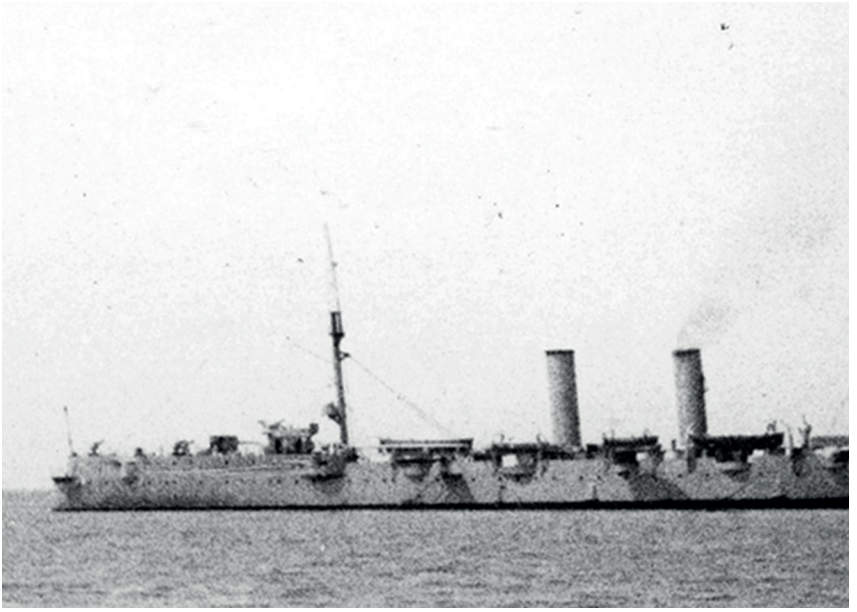
Боевые действия Черноморского флота подробно описаны в большом количестве источников. Автор берёт на себя смелость рассказать историю войны со стороны Ю. И. Максюты, через события из службы ещё молодого офицера. Юрию Ивановичу было тогда 23 года, и для него война началась с героической обороны Одессы. С первых дней войны.

Крейсер «Коминтерн» имел очень богатую и боевую судьбу. Корабль начал очень активную службу ещё в 1905 году, в Императорском флоте, трижды переименовывался («Кагул», «Память Меркурия», «Коминтерн», по некоторым сведениям короткое время носил имя «Гетман Мазепа»), четырежды менял флаг, переходя из рук в руки. Какое-то время был захвачен германскими войсками, украинскими националистами. Крейсер был участником всех сложнейших событий того предвоенного времени. Прошёл через репрессии командир крейсера Ф. С. Марков, в дальнейшем — контр-адмирал, начальник штаба эскадры, которой командовал С. Г. Горшков. Именно Ф. С. Марков подписал приказ о награждении Ю. И. Максюты первым его Орденом Красной Звезды.

Крейсер использовали на съёмках фильма «Броненосец Потёмкин».

Корабль многократно модернизировался. Водоизмещение около 8 тысяч тонн. В самом начале 1941 года находился в ремонте, где ему заменили часть зенитного вооружения и установили оборудование для минных постановок. Фактически корабль планировался стать минным заградителем. В морских войнах 20-го века роль минных постановок была чрезвычайно высока. Она требовала большой смелости и даже дерзости, так как противник всеми средствами противодействовал этой операции. Она требовала высокой штурманской выучки — штурман должен одновременно давать целеуказания артиллерии, следить за точностью постановок, планировать безопасный курс и скорость корабля,

а также рассчитывать мгновенное уклонение от атак противника. Такие обязанности лежали на плечах Ю. И. Максюты.



Крейсер «Коминтерн»

Для обороны Одессы был создан отряд боевых кораблей северо-западного района под командованием контр-адмирала Д. Д. Вдовиченко. В эту группу входили крейсер «Коминтерн», эсминцы «Шаумян» и «Незаможник», дивизион канонерских лодок, бригада торпедных катеров, сторожевые катера и вспомогательные суда. С начала войны к апрелю 1942 года крейсер прошёл более 10 тысяч миль. Ю. И. Максюта лично рассчитывал районы минных постановок в Севастополе и Одессе, по его целеуказаниям вела огонь артиллерия крейсера. Вот как описывает боевые действия кораблей вице-адмирал П. В. Уваров, будущий командующий эскадрой Черноморского флота:

«До 21 августа, выходя в район стрельбы, мы ощущали противодействия нашим кораблям только с воздуха, теперь же противник стал использовать береговую артиллерию, что еще больше усложнило наши действия. Кроме

того, он повел систематическую борьбу с нашими корректировочными постами: усилил наблюдение и разведку, создавал радиопомехи, артиллерийским и минометным огнем пытался уничтожить, а то и захватить в плен корректировщиков. Кораблям все труднее и труднее стало связываться с постами. Получив от корпоста данные, штурман тут же наносил их на карту, проверял координаты цели относительно расположения наших позиций и сразу производилась стрельба».

В августе — сентябре 1941 года оказывает артиллерийскую поддержку Красной Армии. За месяц боёв крейсер израсходовал около 2000 снарядов главного калибра и выставил около 5000 мин. 18 августа корабль получил многочисленные повреждения от авиабомбы. Произошёл пожар, погибло 6 человек, 46 получили ранения. О напряжённости боевых действий экипажа говорит то, что к концу августа орудия главного калибра пришли в полный износ. 7 сентября 1941 года крейсер уходит в Севастополь, забрав с собой 544 раненных бойца. После замены стволов в сентябре 1941 года он вновь в осаждённой Одессе, 7 октября эвакуирует в Севастополь ещё 1500 человек.

7 ноября 1941 года, окончив очередной ремонт, доставляет в Севастополь военные грузы, эвакуировав около 3000 гражданских лиц, до конца года совершает ещё четыре подобные операции.

С 29 декабря участвует в Керченско-Феодосийской десантной операции: совершает 3 рейса из кавказских портов в Феодосию, доставляя пополнение и припасы войскам Крымского фронта. После потери Феодосии, в феврале — марте 1942 года выполняет ещё четыре рейса в осаждённый Севастополь. В свой 4-й рейс из Новороссийска в Севастополь крейсер вышел 9 марта, в течение дня 10 марта экипаж отразил десять атак немецких торпедоносцев, прибыв в Севастополь 11 марта. В тот же день повреждён авиабомбой (пробита палуба юта, разрушена часть правого борта и кормовых надстроек, потери в составе экипажа), при этом сбито два немецких самолёта, один из них лично сбил Ю. И. Максюта. Корабль утратил некоторую маневренность, однако

хода не потерял и продолжил нести службу по обеспечение воинских перевозок между Батуми и Новороссийском.

19 апреля 1942 года в результате налёта немецкой авиации на Новороссийский порт, «Коминтерн» получил ещё ряд бомбовых повреждений, отказала левая паровая машина. Несмотря на это, с мая 1942 года после ремонта в Батуми корабль возобновил воинские перевозки между портами Кавказа. 19 июня была последняя попытка прорыва крейсера в Севастополь, но к этому моменту немецкие войска вышли к Северной бухте и «Коминтерн» получил приказ возвращаться в Новороссийск.

2 июля 1942 года в ходе очередного налёта немецкой авиации на Новороссийск, «Коминтерн» получил ещё одно прямое попадание авиабомбы, которое привело к тяжёлым повреждениям и вызвало пожар. Потери убитыми и ранеными составили 69 человек. Повреждённый корабль своим ходом ушел в Поти.

16 июля 1942 года при стоянке в Потийском порту крейсер снова получил два прямых бомбовых попадания: одна бомба повредила среднюю дымовую трубу, вторая пробила трюм, но не взорвалась — прошла через котельное отделение и, пробив обшивку, ушла на дно. Вода через пробоину начала заполнять отсек и чтобы избежать взрыва котлов, пришлось стравить пар и остановить машины. Под пробоину подвели пластырь, отсек осушили. Однако дальнейший ремонт в военной обстановке стал невозможен и командованием принято решение о разоружении и затоплении корабля. Можно только восхищаться стойкостью экипажа этого крейсера.

17 августа 1942 года вышел в свой последний поход в Туапсе, приняв на борт пополнение для Закавказского фронта, ходом не более 8 узлов, с трудом управляясь, в сопровождении буксира и 2-х сторожевых катеров. Разоружённый корабль, приняв на борт около 500 эвакуируемых жителей Туапсе, вернулся в Поти.

10 октября 1942 года «Коминтерн» затоплен в устье реки Хоби, севернее города Поти. Его останки до сих пор находятся там.

Юрий Иванович получил колоссальный боевой опыт. Чуть ранее, в начале войны он подал заявление о вступление в ВКП (б). Для молодых читателей нужно сообщить, что в те времена членство в партии большевиков (других-то и не было) являлось признанием авторитета офицера, его преданности Родине и своему народу. И в условиях войны, в начальный тяжелейший период, это не просто высокие слова, а отражение сути человека.

Экипаж в основном ушёл воевать в морскую пехоту, а Юрий Иванович с октября 1942 года был прикомандирован в распоряжение старшего морского начальника г. Сухуми. Его боевой опыт был востребован — он вошёл в состав Военного совета флота в качестве помощника флагманского штурмана флота, а в марте 1943 года был направлен на Высшие ордена Ленина специальные офицерские курсы ВОЛСОК в Самарканде, где учился до августа. Уже значительно позже, в 1959 году, Юрий Иванович закончил Академические курсы командиров при Военно-морской академии.

Завершить эту часть описания боевого пути Ю. И. Максюты хотелось бы отрывком из воспоминаний В. Ю. Максюты о рассказах своего отца. Этот отрывок очень ярко показывает отношение моряков и лично Юрия Ивановича к войне, к кораблям — это и дерзость, и отвага, и лихость, полное презрение к смерти.

«В восточный конец Большой Севастопольской бухты впадает живописная Чёрная речка, прорезавшая там глубокий каньон. Северный борт каньона образует Монастырская скала, вся изрытая ходами и кельями древнего пещерного монастыря. Там закрепились немцы. А в скалах южного борта каньона находился Севастопольский завод шампанских вин. В его штольнях закрепилась наша артиллерия. Расстояние между этими двумя скалами — метров двести, а внизу протекает спокойная и довольно глубокая в этом месте Чёрная речка.

Наши моряки снаряжали большой катер с боеприпасами, гостинцами для солдат и раненых, которые лечились в штольнях завода, и по рации просили обеспечить им подход. Как только катер входил в устье, наши открывали шквальный огонь по позициям немцев на Монастырской

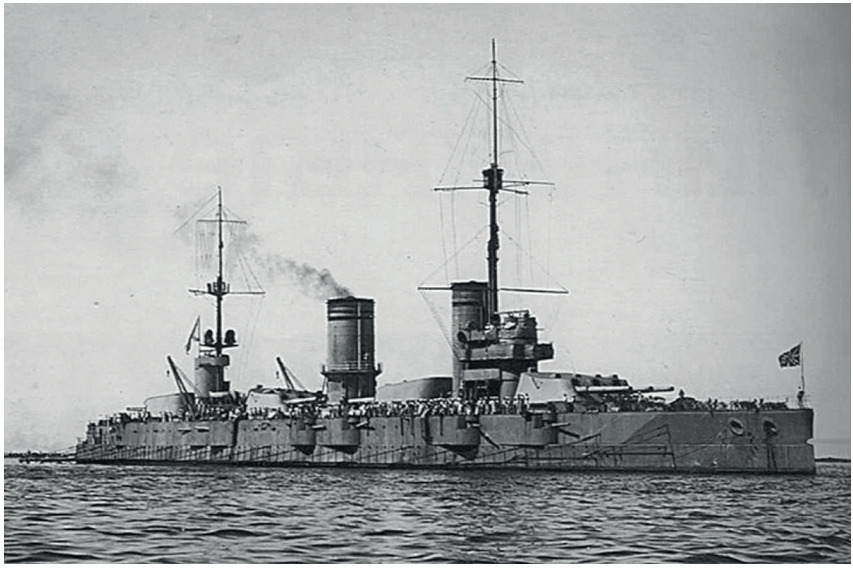
скале, не давая им возможности носа высунуть, и катер шёл под этой огненной крышей. Для полного удовольствия моряки на катере включали на полную мощность громкоговоритель и крутили пластинки — особенно залихватские песенки Утёсова — «Гоп-со-смыком», «С одесского кичмана…» и т. п. Разгрузившись и хорошо надегустировавшись шампанского, они грузили на катер ящики с шампанским для своих отважных экипажей и снова под огненной крышей в сопровождении Утёсова возвращались назад».

По воспоминаниям сослуживцев Юрия Ивановича в нём всегда поражало невозможное сочетание таких качеств, как строгость и «учёная демократичность», высочайший профессионализм штурмана и мальчишеская лихость, беззаботность в компании и педантичность военного моряка. Сергей Фёдорович Гамулин, офицер, сослуживец с «Сахалина» выразил командирскую суть Максюты одной фразой: «Ругать он умел!». Значит, был строг, был неумолим в достижении своей цели, но не обижал, не унижал — умел. Как его тёзка Ю. А. Гагарин для всех поколений космонавтов передал свои личные замечательные качества, так и Ю. И. Максюта получил закалку и ковку на крейсере «Коминтерн» для того, чтобы передать свои морские традиции дальше.

Нельзя не отметить и такой удивительный круговорот людей. Начальником штаба Приморской армии был будущий маршал Н. И. Крылов. В этой должности прошёл от начала до конца оборону Одессы и Севастополя. В декабре 1941 года был тяжело ранен под Севастополем, но отказался от эвакуации из города. Последний корабль, на который вступила нога контр-адмирала Ю. И. Максюты — «Маршал Крылов».

Линкор «Севастополь»

В ноябре 1943 года Ю. И. Максюта назначен командиром штурманской боевой части линкора «Севастополь» Черноморской эскадры — героический Краснознамённый корабль водоизмещением более 23 тысяч тонн, флагман соединения. С 1921 по 1943 год носил имя «Парижская Коммуна». Заложен на Балтийском заводе 3 июня 1909 года одновременно с однотипным линкором «Петропавловск», вступил в строй в конце декабря 1914 года. Провёл большое число боевых операций и даже участвовал на стороне восставших моряков Кронштадта. В 1929 году передан с Балтийского на Черноморский флот и стал единственным и крупнейшим линкором на Чёрном море. В 1943 году линкором командовал Ю. К. Зиновьев — когда-то он был командиром «Коминтерна», затем «Молотова». С 1944 года командиром «Севастополя» стал капитан 1-го ранга М. Ф. Романов.



Линейный корабль «Севастополь».

Назначение на такой корабль было большим доверием и даже честью. Корабль любили и моряки, и жители Севастополя. С первых дней Юрий Иванович вступает в боевую жизнь — началась Керченско-Эльтигенская десантная операция, одна из крупнейших десантных операций войны. Её задача — освобождение Керченского полуострова. Кстати, командовал Азовской флотилией Черноморского флота в этой операции будущий Главком ВМФ контр-адмирал С. Г. Горшков. Часть наград Ю. И. Максюты вручена приказами С. Г. Горшкова, который с 1944 года стал командующим Черноморской эскадрой.

В период боевых действий на Чёрном море линкор совершил 15 боевых походов, прошёл около 8 тысяч миль. Его орудия главного калибра произвели более 3 тысяч выстрелов по позициям противника под Севастополем и на Керченском полуострове. Было отражена 21 атака авиации противника, сбили 3 самолёта. Самое удивительное, что за всю войну корабль не получил ни одного серьёзного повреждения. В этом есть заслуга и его штурмана. Никто не отрицает, что были и во время войны неприятные навигационные происшествия, например, с крейсером «Молотов», но на совести Максюты таких происшествий нет.

Линкор обеспечил огромное количество наших сил боеприпасами. Что означает сухая фраза «погрузка боеприпасов» на корабль? Каждый матрос знает, что это тяжелейшая и бессонная работа на пределе физических сил. Очень часто на корабли загружалось до 15 вагонов боеприпасов в течение пары дней. Очень часто для этого привлекались все свободные от вахт и матросы, и офицеры: надо как можно быстрее загрузить, разместить, раскрепить по-штормовому, обеспечить остойчивость корабля.

Вице-адмирал П. В. Уваров, тогда он был старшим помощником линкора:

«На «Севастополе» мне снова повезло. Здесь я встретил преданных своему делу моряков, которые сразу приняли меня в свою дружную семью. Да иначе и не могло быть. Мы все жили интересами своих кораблей, интересами службы. Личное отодвигалось далеко на второй план — корабли были для нас и домом и семьей, здесь царил дух дружбы

и взаимовыручки. Мы и жили на кораблях, не думая о береге, и жили только для корабля. К таким офицерам относились командир БЧ-2 капитан 3-го ранга М. М. Баканов, до моего прихода временно исполнявший обязанности старпома, командир штурманской боевой части капитан-лейтенант Ю. И. Максюта, командир электромеханической боевой части инженер-капитан 3-го ранга А. Б. Айзин, командир дивизиона главного калибра капитан-лейтенант В. В. Благин, начальник службы снабжения Н. Н. Суховаров, помощник командира линкора капитан-лейтенант Г. А. Громов, начальник медслужбы Н. Р. Кальченко. Собственно, не могу назвать ни одного офицера линкора из всех семидесяти, кого бы можно было упрекнуть в неисполнительности, безынициативности или профессиональной неподготовленности. А боевые части и службы самые разнообразные по своим функциям. На линкоре служило полторы тысячи человек, но это был единый сплоченный коллектив, с которым легко сживаешься, и он же помогает быстро освоиться на корабле.

***

Имелись на линкоре свои трудности и особенности службы. Условия жизни личного состава здесь во многом отличались от условий на новых крейсерах. Если там люди размещались в постоянных и благоустроенных кубриках, с естественным освещением и достаточным количеством стационарных коек, то на линкоре таких условий не было. Большинству личного состава приходилось жить в малых и тесных кубриках без иллюминаторов, а то и вообще на жилых палубах, в артиллерийских казематах. Часть личного состава спала на рундуках и прямо на палубе, многие — на подвесных койках. Поэтому в холодное время года в жилых помещениях была довольно большая скученность. И лишь в погожие летние ночи личный состав имел возможность спать на верхней палубе. Вследствие этого на линкоре, как нигде, требуется высокая дисциплина, организованность, строжайший санитарный надзор и чистоплотность. Здесь особенно следят за мытьем в бане и стиркой белья, чистотой жилых помещений, постельных принадлежностей, а также за посудой».

5 декабря 1944 года линкор «Севастополь», под флагом командующего Черноморским флотом адмирала Ф. С. Октябрьского вслед за крейсером «Красный Крым» вошёл на рейд освобожденного Севастополя. П. В. Уваров пишет:

«Вот и знакомые боковые ворота. Штурман линкора капитан 3-го ранга Ю. И. Максюта привычно взглянул на часы-секундомер и быстро что-то записал в свою штурманскую книжку. Не трудно было догадаться, что он отметил время и последний отсчет лага при входе в боковые ворота. Делая это, он, возможно, даже не подозревал, что вносит в свою книжку историческую запись».

Война заканчивалась. Союзники уже планировали проведение Ялтинской конференции. Стоянкой союзных кораблей и судов выбран Севастополь, где были созданы запасы топлива, питьевой и котельной воды, отремонтированы причалы, маяки, навигационное и противолодочное оборудование, проведено дополнительное траление в бухтах и по фарватеру, подготовлено достаточное количество буксиров. Черноморский флот приведён в повышенную боевую готовность. 24 января 1945 года Максюта вышел в море на БО-101 (Большой охотник, один из двух обеспечивающих конференцию охотников) на встречу союзного конвоя. Минная обстановка была ещё очень опасной, оставалась вероятность воздушного нападения. Он мастерски провёл конвой в Севастополь, за что получил горячую благодарность командира союзнического конвоя.

3-го февраля американцы вновь запросили помощь в проводке их тральщика в Ялту. Юрий Иванович сделал очень просто. Так как капитан не знал навигационную обстановку этого района, Максюта взял фактическое управление союзническим кораблём на себя и не только провёл его в Ялту, но и занялся полностью его швартовкой. Буквально за 5 минут пришвартовал корабль лагом, чем вызвал полное восхищение у союзников. За проводку союзнических конвоев при подготовке Ялтинской конференции Ю. И. Максюта был награждён третьим орденом — Орденом Отечественной войны 1-й степени. 14 февраля 1945 все американские корабли покинули Севастополь.

За военное время Юрий Иванович был награждён Орденом Красной Звезды в 1942 году (в наградном листе написано просто: «За Одессу»), затем в 1944 — Орденом Красного Знамени — «За Севастополь и Феодосию» и тремя медалями: «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя» и «За оборону Кавказа».

Через несколько месяцев Юрий Иванович привёз в Севастополь свою семью.



С женой Марией Ивановной.

Ориентир по жизни
Воспоминания Е. С. Жуйкова

После окончания Соловецкой школы юнг ВМФ я был направлен для прохождения службы на Черноморский флот. Там был командирован на линкор «Севастополь». В совершенстве освоил специальность штурманского радиста и был назначен командиром отделения штурманских радистов.

Командиром БЧ-1 (боевая часть-1) и штурманом линкора был капитан III ранга Максюта Юрий Иванович. Стройный, подтянутый, с матросской выправкой штурман оказался строгим, но справедливым командиром. Спокойный, эрудированный, всегда находил верное решение в любой сложной ситуации, которых возникало немало. Первое впечатление о командире в процессе службы подтверждалось многократно.

Особенно тесно приходилось работать в походах, когда нужны точные пеленги. Радиопеленгатор «Бурун-МК» находился во флагманской штурманской рубке. Кроме Максюты Ю. И. во время походов здесь бывали командующий Черноморским флотом Ф. С. Октябрьский и командующий эскадрой кораблей Черноморского флота С. Г. Горшков, впоследствии Главнокомандующий Военно-Морским флотом СССР. Мне представилась редкая возможность присутствовать и наблюдать за общением этих блистательных морских офицеров.

Вот один из запоминающихся эпизодов. В 1944 г. линкор «Севастополь» вместе с другими кораблями должен был поддерживать с моря огнем артиллерии наступающие части Советской Армии. Корабль попал в сильнейший шторм. Радиопеленгатор стал давать сбои и отклонение пеленгов. Положение осложнялось тем, что рядом находилось минное поле, которых в Черном море было множество. От того, как быстро будет исправлена аппаратура определения нахождения корабля, зависела жизнь 1800 членов экипажа линкора и еще тысяч солдат, сражавшихся на берегу.

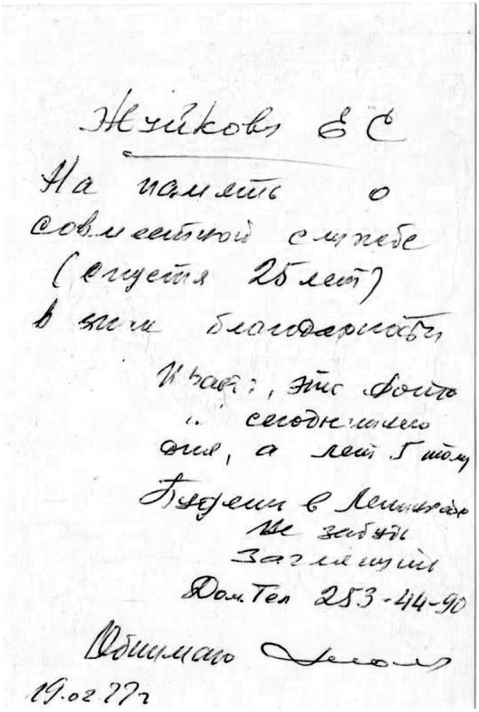
Приказ штурмана Максюты был выполнен: под ударами сильнейшего ветра, поднявшись на 30 метровую мачту, мне удалось найти неисправность и ликвидировать ее. Оказалось повреждено соединение 4-х кабелей в дюралевой трубке. Опасность для корабля была серьезной, штурман выкрикнул: «Срочно пеленг!». Скатившись с мачты, я снова приступил к своим обязанностям.

После выполнения задания линкор вернулся на базу. Штурман, другие командиры и несколько матросов, в том числе и я, получили правительственные награды. Флагман Черноморского флота линкор «Севастополь» за героические заслуги в Великой Отечественной войне был награжден орденом Боевого Красного знамени. В этом немалая заслуга штурмана линкора, командира БЧ-1 Максюты Ю. И. Сам он был скромным человеком. Его боевые награды мы впервые увидели на параде в день Победы в Севастополе.

Уже после войны в период учений в походе около Ялты впередсмотрящим была обнаружена плавающая мина по курсу корабля. Мина была уничтожена одним из сопровождающих линкор эсминцем. Запомнилась фраза штурмана: «Это счастливый взрыв. Он спас много человеческих жизней». Все человеческое присуще было нашему командиру. Он мог пошутить. Приходилось наблюдать возвращение наших офицеров с приема на кораблях Английского имперского флота, которые заходили к нам с дружеским визитом. Шутки были остроумные, добрые, никогда не унижающие подчиненных. Кстати, английским языком штурман владел в совершенстве.

В течение 4-х лет я был секретарем комсомольской организации БЧ-1. Здесь тоже приходилось общаться с Ю. И. Максютой. Мы гордились своим высокообразованным командиром, имеющим непререкаемый авторитет у командира своего корабля. Нам приходилось хоть чем-то быть похожим на него, заслужить его доверие. Мы не могли подвести своего командира. Комсомольская организация БЧ-1 считалась одной из лучших на линкоре.

В 1948 г. политотделом кораблей эскадры Черноморского флота я был направлен на учебу в Киевское военно-морское училище. Зашел в каюту к своему командиру по-


Жуйкову Е.С.
На память о
совместной службе
(спустя 25 лет)
в знак благодарности
Имей: это фото
не сегодняшнего
дня, а лет 5 тому
Будешь в Ленинграде
не забудь
заглянуть
Дом.тел 253-44-90
Обнимаю
19.02.88г

прощаться и получил от него напутствие: «Спасибо за безупречную службу, старшина. Желаю вам быть достойным офицером флота».

Командир БЧ-1 Максюта Ю. И. всегда был ориентиром порядочности, доброго отношения к окружающим и примером служения Отечеству. С Юрием Ивановичем периодически велась переписка. Я сообщал о своей работе, учебе. Он поддерживал добрым советом.

Вот памятная фотография моего бывшего командира. Особенно дорога мне надпись на обороте: «Жуйкову Е. С. на память о совместной службе (спустя 25 лет) в знак благодарности. Это фото не сегодняшнего дня, а лет 5 тому. Будешь в Ленинграде, не забудь заглянуть. Обнимаю./Максюта/. 19.02.88».

Жалею, что увидеться не пришлось, но образ этого человека всегда со мной.

Бывший старшина I статьи БЧ-1, штурманский радист линкора «Севастополь» Жуйков Е. С., почетный гражданин г. Кирова.

Восстановление Черноморского флота

С. Г. Горшков и Ю. И. Максюта

Война закончилась. В полную силу встала задача восстановления флота, подготовка личного состава. Черноморский флот стал принимать в свой состав корабли побеждённого противника. Необходимо принять трофейный корабль, обеспечить безопасность его приёмки, подготовить личный состав, осуществить переход морем, поставить его на все виды довольствия, загрузить необходимыми запасами, включить в план боевой подготовки, создать боевую и повседневную организацию. Ю. И. Максюта в январе 1946 года становится флагманским штурманом Черноморской эскадры под командованием вице-адмирала С. Г. Горшкова. Не будет ошибкой считать, что опыт приёмки трофейных кораблей в состав флота позволил Юрию Ивановичу в 1959 году в чрезвычайно короткие сроки создать новое, ранее невиданное, соединение кораблей ВМФ — Плавучий измерительный комплекс (4-я Тихоокеанская океанографическая экспедиция). Но об этом этапе рассказ будет позже.

Как вспоминает В. Ю. Максюта, отец почти не появлялся дома. Давайте попытаемся оценить масштабы работы офицеров Черноморской эскадры и его флагштурмана.

Побеждённая Румыния передала Советскому Союзу 7 подводных лодок, из них 4 бывших итальянских микроподводных лодки, 4 эсминца («Ловкий», «Лихой», «Летучий» и «Лёгкий»), 3 канонерских лодки, 6 речных мониторов, 2 сторожевика, 1 минный заградитель, 7 торпедных и 8 сторожевых катеров, вспомогательные суда. Основная часть румынских кораблей была возвращена в 1945–1950 годах.

Из состава ВМС Германии на Черном море нашими трофеями стали 3 подводные лодки (U-9, U-18 и U-24), 15 быстроходных десантных барж, 4 тральщика типа R, ставших у нас большими охотниками и 29 катеров-тральщиков.

В 1946 г. с Балтики на Черное море было отправлено 13 германских больших тральщиков типа М-35 (водоизмещением 874 т), где они находились в боевом составе до середины 50-х годов. В перегоне этих кораблей в августе-сентябре 1946 года Юрий Иванович принимал личное участие.

В 1949 году в состав эскадры вошли итальянские эсминцы «Анимозо» («Ладный»), «Артиментозо» («Лютый»). В этот список вошли и 2 подводные лодки, ранее принадлежавшие Италии — «Marea» и «Nichelio». Максюта принимает участие в приёмке этих лодок в порту Валона (Влера) Албании (январь-март 1949 г.) Очень долго решалась судьба итальянского крейсера «Дюка д'Аоста», но, в конце концов, он был передан СССР и вошёл в состав Черноморского флота.

Особое и трагическое место в истории нашего ВМФ занимает итальянский линкор «Джулио Чезаре», в судьбе которого самое непосредственное участие принял Максюта. 3 февраля 1949 года в албанской Валоне состоялась передача линкора советской комиссии. 6 февраля на корабле был поднят военно-морской флаг СССР, а через две недели он вышел в Севастополь, прибыв в новую базу 26 февраля. Приказом по Черноморскому флоту от 5 марта 1949 года линкору присвоили название «Новороссийск». Уже в июле 1949 года «Новороссийск» принял участие в манёврах Черноморской эскадры. Эпоха сжатого времени — прошло всего 6 месяцев после передачи корабля СССР!

Колоссальная и удивительная работа! Эта часть истории явно недостаточно освещена в нашей и литературе, и в кино. Были крайне непростые вопросы, очень часто приходилось решать всё на ходу. Много зависело от личных качеств наших офицеров, от их профессионализма и опыта, от энергичности и даже некоторой наглости и упрямства в отстаивании интересов страны.

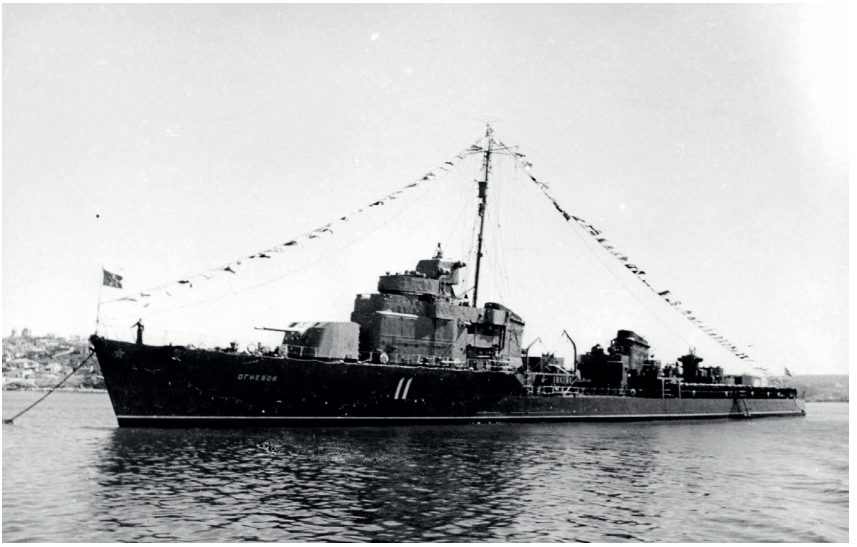
Нужно какими-то силами сформировать экипаж. У нас не хватало операторов-гидроакустиков и радиометристов. Нужно, не теряя времени, ознакомиться с состоянием кораблей, наличием на них боезапасов, расходных материалов и запчастей, уточнить объем ремонтных работ. Простые, но нелёгкие вопросы: надо заменить множество таблиц и надписей на командных пунктах и боевых постах,

у механизмов, аппаратов, приборов, в люках и т. д. В этих целях были заказаны на заводах тысячи трафаретов на русском языке; определен состав переводчиков. Как штурман, Максюта не мог не знать о гибели экипажа Героя Советского Союза И. И. Фисановича при перегоне переданной СССР английской лодке «Sunfish». И он делал все возможное и невозможное для безопасной приемки кораблей.

В круг обязанностей флагманского штурмана входит огромное количество дел. Он контролирует состояние оружия и технических средств, соблюдение правил и инструкций по их эксплуатации. Он разрабатывает документы по их боевому применению. Без флагштурмана не утверждаются планы боевой подготовки и мобилизационный план соединения, не утверждаются решения командующего. Его прямая обязанность — контролировать вместе с механиками состояние корпусов кораблей, содержание спасательного имущества, планировать мероприятия по навигационной безопасности, организацию подготовки по борьбе за живучесть подчиненного личного состава кораблей. В дополнение к трофейным кораблям на флот стали поступать новые корабли советской постройки. И эту нагрузку никто не снимал с офицеров флота. В 1949 году Ю. И. Максюта награждён вторым Орденом Отечественной войны 1-й степени.

В декабре 1949 года Ю. Максюта назначен командиром эсминца 30-го проект «Огневой». Этот эсминец вступил в строй в апреле 1945 года, начали строить в Николаеве, а достраивался уже в Батуми. Единственный эсминец запланированной до войны большой серии океанских кораблей ВМФ, после войны эту серию переработали в эсминцы проекта 30-к и знаменитые 30-бис. Можно предположить, что С. Г. Горшков этим назначением опытного офицера преследовал несколько целей. Во-первых, вернуть способного командира на мостик. Во-вторых, командующий эскадрой планировался в командующие Черноморским флотом. Он, несомненно, подбирал себе будущий костяк флота, будущих командиров океанских кораблей — на флотах ждали 30-бис. До сих пор офицеры-ветераны с любовью вспоминают этот эсминец. Водоизмещение 2500 тон, но огромная

для эсминца мощность, неплохая надёжность, хорошее вооружение и высокая мореходность.



Эскадренный миноносец «Огневой».

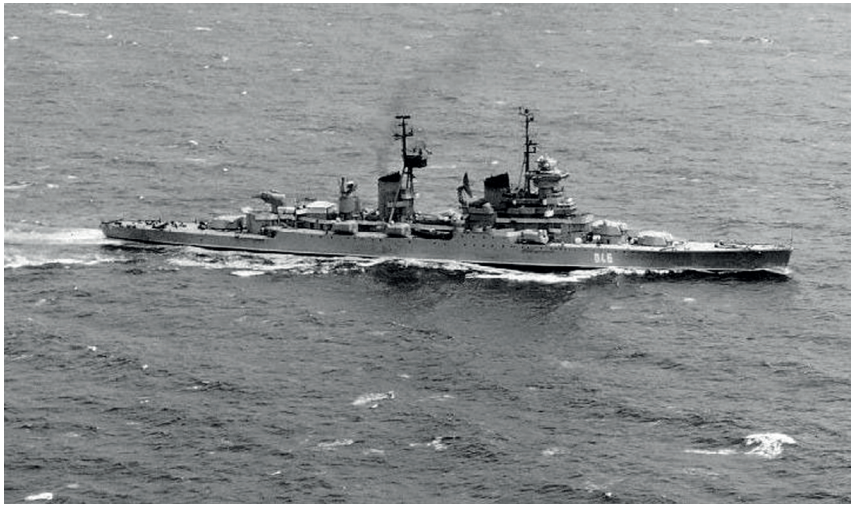
В феврале 1951 года Ю. И. Максюта возвращается на свой родной линкор «Севастополь» но уже в должности старшего помощника, где служил до конца 1953 года. Командующим Черноморским флотом стал С. Г. Горшков.

В ноябре 1953 года Максюта принимает на себя командирскую должность на новейшем крейсере 68-бис проекта «Дзержинский». Юрий Иванович становится капитаном 1-го ранга. Один из лучших кораблей послевоенного флота. Например, на этих крейсерах впервые в отечественном флоте была установлена БИУС — боевая информационно управляющая система «Звено». Мощное радиолокационное вооружение. Уже после ухода Максюты на вышестоящую должность, крейсер получил зенитно-ракетный комплекс «Волхов» и стал первым ракетным кораблём ВМФ СССР. Нет никаких сомнений, что работы по дальнейшему развитие крейсера до проекта 70-Э велись при активном участии командира. В 1955 году корабль представляли Министру Обороны Булганину. К концу 1955 г. на основании выпол-

ненной предэскизной проработки, конструкторское бюро определило оптимальный вариант размещения пусковой установки зенитного ракетного комплекса на месте кормовой башни главного калибра и формирования вместо снарядного погреба этой башни хранилища ракет. Изменения по кораблю были подтверждены необходимыми расчетами остойчивости и непотопляемости. В феврале 1956 г. Главком ВМФ утвердил тактико-техническое задание на проект 70Э. В 1955 г. Максюта награждается вторым Орденом Красной Звезды, а в 1956 — вторым Орденом Красного Знамени.

Крейсер прожил долгую и славную жизнь, даже поучаствовал в «6-ти дневной войне» Египта с Израилем, списан в 1988 году.

В марте 1956 г. Ю. И. Максюта назначается начальником штаба 50 дивизии крейсеров. Дивизия была создана в 1953 году. Первоначально в неё вошли крейсера «Адмирал Нахимов» (проект 68-бис), «Ворошилов» (проект 26) и «Молотов» (проект 26-бис) с подчинением непосредственно командующему флотом. После 1954 года до 1962 в состав дивизии вошли крейсера проекта 68-бис «Михаил Кутузов», «Адмирал Ушаков», «Орджоникидзе», «Жданов» и «Адмирал Корнилов» — новейшие корабли флота.



Крейсер «Дзержинский»

В январе 1957 года капитан 1-го ранга Максюта назначается на должность заместителя начальника ПВО Черноморского флота. Круг задач резко и значительно расширяется. Заместитель начальника ПВО лично отвечает за боевую подготовку всех противовоздушных сил флота — от кораблей до береговых частей ПВО и авиации. Война показала силу авиации и значимость противовоздушной обороны. Появились новые виды оружия, прежде всего, ракеты. На флот стали приходить зенитно-ракетные комплексы. Всё это требовало осмысления и тщательного анализа и проверки в учебных полигонах. Нужно осваивать новые тактические приёмы, создавать новые боевые уставы и наставления. Обучать моряков и принимать у них курсовые задачи.

Максюта полностью погружается в работу по освоению зенитно-ракетных комплексов. Работает в Госкомиссии по крейсеру «Дзержинский» — корабль в окончательном варианте был представлен на испытания в конце 1958 года, а с декабря начались летно-конструкторские испытания экспериментального образца комплекса М-2. По программе этих испытаний с «Дзержинского» были проведены первые бросковые пуски ракет В-753, показавшие работоспособность пусковой установки и устройств подачи ракет из погреба, а также безопасность для корабельных надстроек воздействия струи стартового ускорителя ракеты, а также проверено действие системы управления и наведения «Севан» при стрельбе по мишеням, буксируемым самолетами.

Было осуществлено более 20 пусков ракет, в том числе и по воздушным целям. Первой реальной целью для М-2 стал бомбардировщик Ил-28, летевший на высоте 10 км и который был сбит первой же ракетой. По итогам своей работы Государственная комиссия сделала заключение, что «Комплекс зенитного управляемого реактивного оружия «М-2», состоящий из системы «Корвет-Севан», зенитных ракет В-753 и стартовой установки с устройством подачи и заряжания СМ-64, является эффективным средством ПВО и может быть рекомендован для вооружения кораблей ВМФ как боевое оружие, обладающее высокой точностью поражения воздушных целей».

Надо снова отметить интересный круговорот людей. Приказом МО СССР от 6 сентября 1971 года подполковник Добровольский Г. Т., первый командир космической орбитальной станции, навечно зачислен в списки личного состава 1 эскадрильи 43-го отдельного морского штурмового авиационного полка Черноморского флота. Часть своего опыта, как лётчик авиации флота, Георгий Тимофеевич, несомненно, основывал на документах, разработанных Максютой.

Можно смело утверждать, что современный моряк-контрактник, обслуживающий ЗРК «Кортик» изучает тактическое наследие Ю. И. Максюты и его товарищей.

27 августа 1957 года в газетах опубликовано «Сообщение ТАСС» «О пуске баллистической ракеты большой дальности». Заметим, что, по словам патриарха нашего ракетостроения Б. Е. Чертока ракета Р-7 стала первым в мире потенциальным носителем водородной бомбы: «В историческом плане ракета Р-7 в большей мере, чем все другие, была средством решения многих военных, стратегических, политических, научных, идеологических, народнохозяйственных проблем».

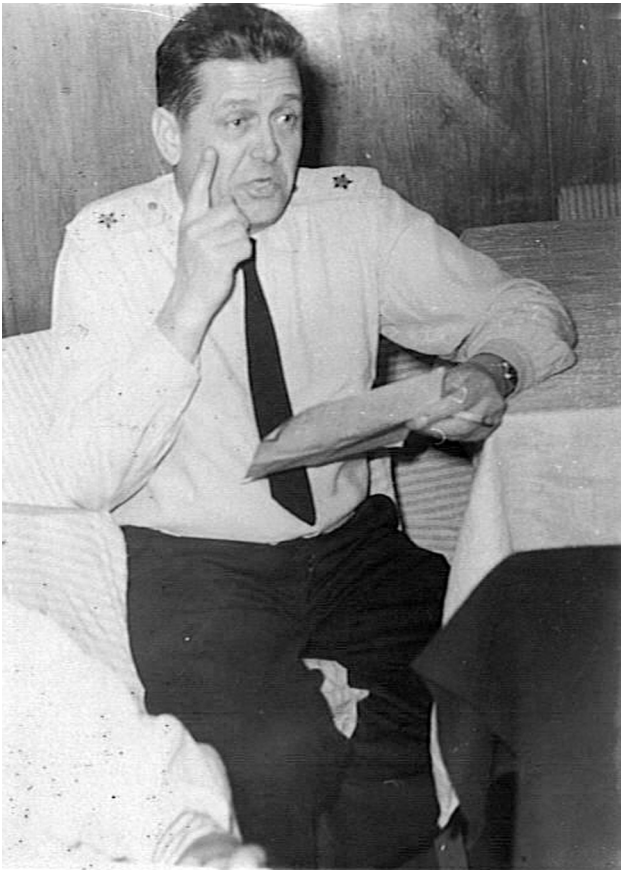
Давайте немного сбавим обороты, передохнём, попробуем подвести некоторый итог. В 1959 году Максюте 41 год. Прекрасное образование. Прошёл тяжелейшие битвы Великой Отечественной войны. Опытнейший штурман и командир, имеет важнейший опыт в ракетной области. Офицер с сильной волей и твёрдым характером.

Имеет несомненный авторитет, как у командования, так и у своих подчинённых. Его учили такие же огромные авторитеты в Военно-морском флоте: Н. Г. Кузнецов, С. Г. Горшков, П. В. Уваров, Г. И. Левченко, Ф. С. Октябрьский. Конечно, он слышал и о фразе, сказанной Наркомом флота Н. Г. Кузнецовым в адрес одного из командиров обороны Одессы: «Полковник, если к рассвету ваши батареи не будут перемещены, то Вы будете расстреляны». Юрий Иванович прошёл суровую и тяжёлую школу.

Прекрасно ориентируется в научно-технических вопросах. В мире, в стране и на флоте есть чёткое понимание, что за ракетным оружием и космосом большое, но пока ещё

неизвестное будущее. В 1957 в СССР году запущен первый искусственный спутник Земли.

Начинается новая эра. А мы начнём новое повествование.



Домашняя зарисовка

4-я Тихоокеанская океанографическая экспедиция — ТОГЭ-4

Чтоб рассказать о начале нового пути Ю. И. Максюты придётся отступить в сторону и рассказать о других событиях в истории нашей страны.

Великие и значительные 50-е годы! Не так давно закончилась страшная война. Она дала толчок в развитии новых и угрожающих вооружений. Советский Союз и Соединённые Штаты Америки получили в своё распоряжение ядерное оружие — оружие сдерживания и запугивания. Тем не менее, к концу 50-х мы значительно отставали от вероятного противника в средствах доставки. Были ли у нас преимущества? Да, конечно! Первый спутник запустил СССР. Мы провели испытания водородной бомбы на Тоцком полигоне, ВМФ проводил ядерные испытания на полигонах Новой Земли. Блестяще работали тысячи советских учёных. Но в этой книге невозможно рассказать о всем атомном проект СССР, остановимся только на фамилии великого Сергея Павловича Королёва.

Несомненно, 50-е годы стали важным периодом пробы мускулов в мировом противостоянии. Но обычные средства вооружений Второй Мировой войны показали предельные возможности армий и уже не соответствовали поставленным задачам. Политики искали другие способы обеспечения превосходства в мире. А обстановка накалялась. Советское руководство очень болезненно реагировало на наличие сотен военных баз НАТО, размещенных вокруг территории СССР и стран социалистического лагеря, на угрозу применения против них ядерного оружия. Нам срочно потребовались надёжные и точные ракеты, способные летать на дальности, сопоставимые с расстоянием до территории США.

Спустя почти тридцать лет после описываемых событий Президент Академии Наук СССР академик А. П. Александров назвал одну из причин, объяснявших твёрдые сроки

ввода морского измерительного комплекса в эксплуатацию. Выступая на собрании коллектива АН СССР, Анатолий Петрович сказал, что на конец 1959 года США и Великобритания планировали нанесение ядерного удара по основным административным и промышленным центрам СССР. По прошествии многих лет после сброса Америкой атомных бомб на японские города, других действий США и НАТО против непокорных им стран, становятся понятными действия руководства СССР по установлению жёстких сроков начала испытаний ракет Р-7 на полную дальность.

Конечно, Сергей Павлович Королёв мечтал о полётах в космос. Нет сомнений, что он мечтал о полётах на Луну, об освоении межзвёздного пространства. Но очень важно понимать, что космические программы обеих стран имели военный вектор. Главная цель — надёжная доставка ядерного заряда. Особое внимание с точки зрения военной безопасности уделяется разработке королевской ракеты Р-7 с максимально возможными дальностями полёта. Если в середине 50-х и камчатский полигон считался очень удалённым, то к концу десятилетия стало ясно, что нужны маневренные, плавающие средства измерений для пусков, выходящих в центральную часть Тихого океана.

2 июля 1958 года Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР принимают постановление № 724–346: «Об увеличении дальности стрельбы ракеты Р-7 А». Вторая цифра в номере постановления означает её номер в категории «Совершенно секретно» и «Особой важности»:

«В целях создания межконтинентальной баллистической ракеты Р-7 А с улучшенными летно-тактическими характеристиками Центральный Комитет ЦК КПСС и Совет Министров ССР ПОСТАНОВЛЯЮТ:

***

9. Поручить Министерству Обороны СССР, Государственному комитету Совета Министров СССР по оборонной тематике, Государственному комитету Совета Министров СССР по радиоэлектронике, Государственному комитету Совета Министров СССР по судостроению и министерству морского флота в двухмесячный срок проработать вопрос о возможности проведения испытаний специальных из-

делий на полную дальность, создания трёх плавучих измерительных пунктов, оборудованных измерительной аппаратурой, средствами связи и службой единого времени, и подготовить необходимые мероприятия…».

Так начинают прочерчиваться контуры будущего уникального соединения Военно-морского флота. Проект этого документа разрабатывали Председатель комиссии по военно-промышленным вопросам Д. Ф. Устинов, Председатель Госкомитета по оборонной технике К. Н. Руднев, заместитель министра обороны по специальному вооружению и ракетной технике М. И. Неделин, Генеральный Конструктор ракетно-космической промышленности С. П. Королёв на основании предложения от 29 мая 1958 года. Постановление устанавливает важнейший технический параметр: «наибольшая прицельная дальность при нормальных атмосферных условиях без учёта вращения Земли до 12 000 км». Ни одно оружие в мире никогда не стреляло на такие дистанции. Не было и инструментов, способных произвести тонкую настройку подобной стрельбы.

Очень интересен вопрос, почему будущий Плавучий измерительный комплекс перешёл в управление Военно-морскому флоту? Известно, что никаких аналогов в подобном подчинении нет в дальнейшей истории страны. Далеко не всегда в совещаниях по ракетной тематике того времени присутствовал даже Министр обороны, не говоря о Главнокомандующем флотом. Поручение Министру Обороны впервые прозвучало 9 октября 1958 года в постановлении ЦК КПСС и Совмина № 1127–544: «тт. Малиновскому, Неделину, Рябикову, Бутоме… обеспечить во 2-м квартале 1959 г. готовность измерительных средств на кораблях для завершения отработки изделия 8 К71 на полную дальность». Можно вполне логично предположить, что Главком флота С. Г. Горшков в решении сосредоточить проведение испытаний межконтинентальных баллистических ракет на кораблях ВМФ видел развитие именно морской составляющей ядерной триады. Подводный флот страны переживал революционные изменения, первые баллистические ракеты морского базирования появились именно в отечественном флоте. Правда, специалисты ВМФ в качестве будущих ко-

раблей измерительного комплекса предлагали использовать разоружаемые крейсера проекта 68-бис. Следует отметить, что, наряду с НИИ-4 Министерства Обороны, важную роль играли научно-исследовательские институты Военно-морского флота — НИИ-1, НИИ-9, НИИ-14 и ряд других.

5 января 1959 года выходит важнейшее для описываемой истории Постановление ЦК КПСС и СМ СССР 18–6 «О создании плавучего измерительного комплекса для проведения испытаний изделий типа Р-7»:

«Москва, Кремль
5 января 1959 г.
Совершенно секретно
Особой важности
Хранить наравне с шифром

В целях обеспечения испытаний изделий Р-7, Р-7 А и Р-16 на полную дальность Центральный Комитет КПСС и Совет Министров Союза ССР ПОСТАНОВЛЯЮТ:

1. Принять предложение … о создании плавучего измерительного комплекса для проведения испытаний изделий Р-7, Р-7 А и Р-16 на полную дальность.

***

3. Возложить руководство работами:

а) по созданию плавучего измерительного комплекса на Министерство обороны СССР (тт. Малиновского, Горшкова, Неделина);

***

9. Обязать Министерство обороны СССР:

а) укомплектовать плавучие измерительные пункты необходимым личным составом, включая и расчеты для обслуживания измерительной аппаратуры, средств связи и аппаратуры единого времени;

б) сформировать отдельный отряд вертолетов в составе четырех машин Ка-15, с размещением на плавучих пунктах, обеспечив его необходимым материально-техническим оборудованием;

в) определить место дислокации плавучих измерительных пунктов и обеспечить плавучий измерительный комплекс береговой базой».

Из докладной записки в ЦК КПСС:

«Для выполнения поставленной задачи требовалось 4 однотипных корабля, обладающих хорошими мореходными качествами, большой автономностью и хорошим техническим состоянием. Наиболее подходящими оказались 4 рудовоза водоизмещением около 8 тыс. тонн каждый, постройки 1958 года. Эти корабли прибыли на Балтийский завод из Польской Народной Республики: первый — 22.11.1958 года, второй — 26.11.1958 года, третий — 16.12.1958 года и четвертый — 27.12.1958 года».

Выбраны суда проекта В-31 типа «Донбасс» для переоборудования их по проектам 1128 — три единицы, и по проекту 1129 — одна. В общей сложности на переоборудовании работает не менее 2500 рабочих, срочно набираются экипажи из офицеров и матросов Балтийского, Северного и Черноморских флотов. В состав экипажей вводятся офицеры сухопутного профиля, имеющие опыт работы со спецаппаратурой и солдаты срочной службы с частей противовоздушной обороны. Они вместе с представителями промышленности участвуют во всех работах.

В марте 1959 года капитан 1-го ранга Максюта назначается командиром войсковой части 10573 — Плавучего измерительного комплекса Министерства Обороны СССР. По решению Совета министров СССР № 1020 рс от 22 апреля 1959 г. прорабатывается легенда прикрытия, которая обозначает соединение, как «4-я Тихоокеанская океанографическая экспедиция». В ускоренном режиме уточняются варианты скрытного перехода кораблей в Петропавловск-Камчатский, режимы работы радиоэлектронных средств и маскировки специальных средств измерений. Легенда кораблей — экспедиционного-океанографические суда — ЭОС. После серьёзных дискуссий Президиум (Политбюро) ЦК КПСС выносит решение о переходе Северным Морским Путём. Устанавливается жёсткие сроки: «Обязать министерство морского флота обеспечить первоочередную про-

водку указанных 4-х судов Северным морским путем с прибытием к месту назначения (Петропавловск-на-Камчатке) не позднее 10–15 октября 1959 г», но в мае 1959 года С. П. Королёв пишет служебную записку на имя секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева о «неудовлетворительном ходе работ по изделиям Р-7 и Р-7 А», что приводит к пересмотру некоторых сроков и ответственности.

Менее чем через полгода кораблям предстоит выполнить боевую работу и Ю. И. Максюта занимается переоборудованием и планами, формирует экипажи и работает с офицерами, продумывает детали и тонкости выполнения задачи. Выбор Главкома стал абсолютно удачным. Нужен был офицер с твёрдой волей и закалённым военным характером, но вместе с тем — отличным судоводителем и моряком, ведь корабли планировались для выполнения совершенно самостоятельных задач в Тихом океане. Очень важна его научная ориентированность и самостоятельность в принятии решения — его боевая задача находилась на полосе взаимодействия различных видов Вооружённых сил, в плотном сотрудничестве с различным институтами и конструкторскими бюро. Людская память сохранила рассказ Ю. И. Максюты о его беседе перед переходом с руководителем государства Н. С. Хрущёвым: «Максюта, иди на Камчатку достраивать социализм». Именно это поручение Первого секретаря ЦК КПСС дало возможность Юрию Ивановичу с приходом на Камчатку не только выполнять боевые задачи, но и плотно заняться строительством социальной сферы в будущем городе Вилючинске: жильё, детские сады, школы.

В мае 1959 года экипажи переводятся из казарм в кубрики и каюты кораблей «Сибирь», «Сахалин», «Сучан» и «Чукотка» — так стали называться бывшие «Павлоград», «Пермь», «Первоуральск» и «Прокопьевск». Затем переходят в Кронштадт для подготовки к ходовым испытаниям на Красногорском рейде. В соответствии с режимом маскировки на них подняты флаги гидрографической службы ВМФ СССР. Экипажи возглавляют опытные моряки, имеющие за плечами богатый опыт военно-морской службы и управления кораблями различных классов: «Сибирь» — капи-

тан 2-го ранга Седов В. А., «Сахалин» — капитан 2-го ранга Зонов В. В., «Сучан» — капитан 2-го ранга Васильков П. Е., «Чукотка» — капитан 3-го ранга Пилипенко И. К. Штурманы, связисты и механики имеют большой опыт эксплуатации и судовождения: флагманский штурман — капитана 3-го ранга А. И. Сахаров, связист — капитан 3-го ранга И. Т. Шевченко, механик — капитан 2-го ранга А. А. Тихонов, начальники служб специальных измерений: радиотехнической — капитан 3-го ранга Р. Х. Юлдашев, телеметрической — капитан 3-го ранга В. М. Сирож, оптических средств и средств стабилизации — капитан 3-го ранга В. Н. Сорокин и службы СЕВ — капитан-лейтенант В. Н. Сироткин.

В апреле 1959 года в Ленинград для службы на ТОГЭ-4 прибыли шесть офицеров из НИИ-4 Министерства Обороны и были назначены на должности заместителей командиров по специальным измерениям: инженер-майор А. П. Бачурин («Сибирь), инженер-майор Г. М. Карпухин («Сахалин»). Инженер-майор А. В. Лимановский («Сучан»). Инженер-подполковник В. А. Авраменко — на должность заместителя командира ТОГЭ-4. Инженер-капитан С. И. Крошко — на должность флагманского специалиста по обработке материалов специальных измерений, инженер-капитан Ю. В. Гичкин — на должность командира группы средств радиотехнических измерений ЭОС «Сибирь».

В июле 1959 года в полк на аэродром п. Шонгуй (18 км от г. Мурманска) с ТОФа прибыли 4 лётных экипажа: старший лейтенант Б. Ф. Федоровский — командир звена, старший лейтенант С. С. Черкасов, старший лейтенант В. Е. Поздеев, старший лейтенант Цыбасов; штурмана: старший лейтенант А. Земляков, старший лейтенант В. Чолак, старший лейтенант С. Дворянинов, старший лейтенант В. Гаврищук. От авиации Северного Флота были назначены четыре командира экипажа: старший лейтенант В. П. Морковин, старший лейтенант Б. И. Зубков, старший лейтенант А. К. Яковенко, старший лейтенант В. Дринясов. Военно-морской флот готовился к первому боевому применению вертолётов.

Приказом ГК ВМФ № 00138 от 23.07.1959 г. корабли введены в состав флота.

Так зарождалось это уникальное соединение Военно-морского флота.



Памятный статус участника обеспечения полёта Ю. А. Гагарина

Missile Range Instrumentation Ship.

Операция «Pony Express»

Картина будет неполной, если не рассказать о нашем «вероятном противнике», то, что, несомненно, знал и учитывал Максюта, то, что давало ему почву для решений и дальнейших шагов.

С 1949 года в США действует восточный полигон — Eastern Range (ER) в Атлантике. Ныне известный, как Космический центр имени Кеннеди на мысе Канаверал. Эти же пусковые установки и аппаратуру своего центра в Гвиане чуть позднее описываемых событий использовала Франция для пусков своих ракет на большие дальности.

В 1958 году в Соединённых Штатах был создан Западный ракетный полигон флота на Тихом океане — Navy's Pacific Missile Range (PMR), переделанный из казарм для военнопленных, известный ныне, как база Ванденберг. По соглашению между Военно-морскими и Военно-воздушными силами контролем пусков американских МБР занимались ВВС (USAF). Трасса протяженностью более 16 тыс. км оснащена десятками измерительных пунктов и имеет три испытательных района: Гавайские острова, атолл Кваджалейн и атолл Эниветок. Измерительные пункты расположены в районах стартовых позиций на материке, а также на островах Тихого океана Оаху, Мауи, Кантон, Кваджалейн, Гуам и др.

Начиная с 1957 года, ВВС США приступили к эксплуатации Missile Range Instrumentation Ship (MRIS) для работы с ракетными полигонами. Надо отметить, что американцы тоже секретили свои «измерители» и официально они классифицировались чаще всего, как «ORV» — океанографические суда. Все они были оборудованы телеметрическими системами, а некоторые — командной радиолинией. В конце 1959 г. список этих кораблей был уже стабилен:

— Range Tracker (T-AGM-1), 1960–1969;
— Range Recoverer (T-AGM-2), 1960–1972;
— Longview (T-AGM-3), 1959–19?;
— Richfield (T-AGM-4), 1960–1968;
— Sunnyvale (T-AGM-5), 1960–1974;
— Watertown (T-AGM-6), 1960–1972;
— Huntsville (T-AGM-7), 1960–1974;
— Wheeling (T-AGM-8), 1962–1990;
— American Mariner (T-AGM-12), 1959–1966;
— Sword Knot (T-AGM-13), 1950–1982;
— Rose Knot (T-AGM-14), 1950–1969;
— Coastal Sentry (T-AGM-15), late 1950–1972;
— Coastal Crusader (T-AGM-16), late 1950–1976.

Эти корабли практически неизвестны моряками ТОГЭ-4, чаще всего они использовались на восточном полигоне США, практически не появляясь в районах Тихого океана. Но чуть позднее на горизонте появились близкие «партнёры» по полигону «Акватория» — так, по названию научно-исследовательской работы, стала называться советская тихоокеанская зона для испытаний ракет на предельной дальности — «General H. H. Arnold» (T-AGM-9), «General Hoyt S. Vandenberg» (T-AGM-10) и позже — «Observation Island» (T-AGM-23).

«General Hoyt S. Vandenberg» (бывший «General Harry Taylor») в 1964 году передан Military Sea Transportation Service (Службе военно-морских перевозок), назван в честь Хойта Ванденберга, генерала ВВС, какое-то время он руководил Центральной военной разведкой, затем возглавлял Военно-воздушные силы во время Корейской войны. Впервые «Генерала Ванденберга» обнаружил экипаж Б. Ф. Федоровского 12 декабря 1964 года.

До этого все слежения за ТОГЭ-4 осуществляли сторожевые корабли ВМС США. Причём подобное слежение они проводили очень активно и нагло. Как вспоминает В. К. Гаранин, начиная с 1962 г. американские корабли часто, особенно при облёте самолётами, сближались почти вплотную, лезли под нос, пересекая наш курс и создавали аварийную обстановку. Демонстративно стали проводить стрельбы

из стрелкового оружия и крупнокалиберных пулемётов по пустым ящикам, которые сбрасывались с кормы. При этом СКР мог находиться в 150–200 метрах от одного из наших кораблей. Также вели себя и патрульные самолёты: имитировали атаку, меняя высоту и направление полёта. Появлялись подводные лодки. Последние чертили перископами поперёк курса в десятке метров от кормы именно в момент пролёта самолёта и хулиганства СКР.

«General H. H. Arnold» приобретён военно-морским флотом США в 1958 году, поставлен под переоборудование в 1961 году и в 1964 подчинён Службе военно-морских перевозок. Короткое время с 1964 года был подчинён ВВС. Назван в честь Генри Харли Арнольда, который возглавлял ВВС США в течение всей второй мировой войны, планировал все воздушные операции. Его самолеты в 1945 провели атомные бомбардировки Хиросимы и Нагасаки.

Оба корабля имели смешанный экипаж: около 200 гражданских и 50 военных.

И, наконец, «Observation Island», T-AGM-23. Корабль работал по всему миру и с официальной точки зрения контролировал соблюдение договоров о стратегических вооружениях и поддерживал военные испытания вооружений США. Управлялся той же структурой в интересах Центра технических применений ВВС на военно-воздушной базе Патрик. С 1972 по 1978 г. находился в резерве. Примечателен тем, что он был платформой для первого морского старта ракеты «Поларис» в 1959 году, а также для ракеты «Посейдон» в 1969 году.

Разведка Соединённых Штатов разработала специальную операцию для слежения за результатами наших ракетных стрельб в акваторию Тихого океана под названием «Pony Express», сотрудники ракетных полигонов отправлялись в командировки на корабли ВМС под видом сотрудников частной транспортно-экспедиционный фирмы. В связи с этим В. К. Гаранин остроумно вспоминает, как пытались перехитрить американский корабль «Newell»:

«Для управления соединением по УКВ имеется штатный Свод боевых и эволюционных сигналов БЭС. Наверное, с целью скрытия этих сигналов от американцев начальник

штаба Е. Я. Онищенко придумал свой свод сигналов, очень похожий на фронтовой жаргон армейских связистов.

— Штиль, я Графит-01. Кокос раздел вопрос. Экватор Бориса раздел вопрос. Приём.

Это начальник штаба запрашивает у нас, каким курсом мы идём, и какие координаты имеет наш буй».

Надо сказать, что Военно-воздушные силы США попрежнему эксплуатируют небольшой флот старых MRIS серии «Tyndall Navy». Но они работают в Мексиканском заливе по беспилотникам. Существует «Invincible» (T-AGM-24). Потомком же океанских кораблей является новый корабль измерительного комплекса «Howard O. Lorenzen» T-AGM-25, введённый в строй в 2012 году.

Отметим, что Франция с 1964 г. имела свой MRIS «Henri Poincare» — единственный французский корабль такого типа. Вплоть до его списания в 1990-х годах был флагманом группы «Force -M», французской военно-морской группы по испытаниям и измерениям, которая проводит измерения в соответствии с запросом военно-морского флота или любой другой организации, гражданской или военной. В настоящее время его сменил «Monge».

Позывной — «Графит»

Корабли Плавучего измерительного комплекса прибыли на Камчатку 31 августа 1959 года, опередив план на полтора месяца. В Североморске на борт приняли вертолёты КА-15, необходимые для проведения специзмерений. Со стороны Севморпути переход обеспечивал капитан-наставник Западного сектора Арктики А. А. Качарава, командовавший во время войны сторожевым кораблём «Сибиряков». Корабли соединения очень спешили, до подхода к проливу Вилькицкого они даже не стали дожидаться прибытия всего отряда Севморпути. Многие отмечают, что переход был проведён мастерски и за очень короткое время. Произошли мелкие происшествия, но куда без них. С. Ф. Гамулин вспоминает об аварии подшипника главного вала на «Сахалине» — его срочно доставили самолётом. Г. А. Карташов упоминает о разрыве глицеринового провода в румпельном отделении «Чукотки», когда они заходили в узкую бухту Провидения — пришлось руками зажимать его до тех пор, пока корабль не встал на якорь.

С началом перехода Ю. И. Максюта начал проводить тренировки личного состава по будущим работам. По воспоминаниям А. П. Бачурина: «Ещё в начале нашего прохождения Северным морским путём Ю. И. Максюта приказал мне составить плановую таблицу режима «Проведение специальных измерений». Расстелив на палубе ГКП лист миллиметровки, пригласил флагманских специалистов. Они приняли активное участие в обсуждении проекта проведения специальных измерений.… Были расписаны обязанности всего личного состава ТОГЭ-4: от матроса боцманской команды до командира ТОГЭ-4. На одной из стоянок при прохождении Северным морским путём помощники командиров ЭОС получили растиражированные плановые таблицы. К приходу в порт Петропавловск-на-Камчатке личный состав ТОГЭ-4 имел в своих книжках записи обязанностей по команде: «Приступить к специальным измерениям!».

В соответствии с Уставом ВМФ командир соединения поставил перед командирами и штурманами кораблей задачу в кратчайший срок подготовить на кораблях «специальные функциональные формирования»- астрономические расчёты из наиболее подготовленных офицеров. Приказал включить в расчёты командиров кораблей, их старших помощников и помощников. Каждый из наблюдателей должен уметь качественно измерять высоты светил, исправлять их, рассчитывать обсервованные координаты и оценивать их точность. Задача важнейшая, без её решения бессмысленны самые точные траекторные измерения.

С 11 по 19 сентября корабли в полигоне боевой подготовки Камчатской флотилии отрабатывали задачи, связанные с проведением астрономических наблюдений, и сценарий будущей работы. Затем снова вышли в море и в Кроноцком заливе тренировались по пускам в район «Кама» Министерства Обороны серийной ракеты 8 К71.

Между тем: в сентябре 1959 года состоялась поездка Н. С. Хрущева в США по приглашению президента Эйзенхауэра, где руководитель Советского Союза заявил о создании межконтинентальной баллистической ракеты.

Между тем: 14 сентября 1959 г. радиостанции Советского Союза сообщили новость о том, что «советская космическая ракета достигла поверхности Луны».

Между тем: В США запущен навигационный спутник Transit-1A. Запуск неудачный — он не вышел на орбиту.

3 октября 1959 года соединение вышло в море на предстоящие работы по ракете Р-7 на полную дальность. Это был первый выход по целевому назначению. Многое было неизвестно. Командир соединения лично отвечает за безопасность плавания — но что там будет в открытом океане? Ждать помощи не приходится. Как проводить противоразведывательные маневры? В самом начале перехода корабли были обнаружены американским самолётом «Нептун». Максюта приказал изменить курс, чтобы уйти от слежения, но стало

ясно, что американские лётчики, имея какую-то свою информацию, снова легко обнаруживали походный ордер. Значит надо быть готовым к обострениям во время работы. Десятки вопросов, на которые командир должен уметь отвечать: от бытовых, до самых стратегических — связь, погода, исправность механизмов, обученность и слаженность экипажа при проведении измерений, координация всех служб кораблей, точность каждого действия. Перед выходом Максюта обратился ко всем экипажам и нашёл простые и понятные всем слова: от каждого зависит общий успех работы. Многие ветераны соединения отмечают глубокое доверие Максюты к своим подчинённым.

Чуть отвлечёмся и попробуем ещё раз взглянуть на этого человека со стороны. Юрий Иванович ненавидел разгильдяйство, особенно, если оно шло от офицера. Вспоминают многие — не любил бороду. В подобной требовательности чётко видна его крейсерская школа, его штурманская педантичность. Да и война научила — доверие прорастает из требовательности и личного примера.

Заметим, что тогда ещё не было этих исторических Заявлений ТАСС о закрытии районов Тихого океана, НИИ-4 только готовил их содержание. Но дело не столько в содержании этих сообщений, а в выборе районов будущих испытаний. Нужно было получить и обработать огромное количество информации: интенсивность судоходства и воздушных полетов, интенсивность рыболовства, возможности связи с кораблями, характер морских течений, гидрологию, сезонный климат. Такую информацию НИИ-4 приходилось добывать в институтах АН СССР, организациях Минморфлота, так как ВМФ не располагал такой информацией в требуемом объеме. После сбора информации необходимо было провести её анализ и выработать предложения, которые бы удовлетворяли баллистиков и технологию боевой работы кораблей по ракете.

22 и 25 октября корабли соединения в жёстких погодных условиях удачно выполнили свои первые боевые работы. Пуск был произведён с Научно-исследовательского испытательного полигона, объекта «Тайга», войсковая часть 11284 — будущий космодром «Байконур». Вертолёты не ис-

пользовались. В соответствии с отчётом о боевой работе 22–25 октября 1959 г., утверждённым начальником НИИ-4 А. И. Соколовым, цель испытаний — «разработка, создание и ввод в эксплуатацию плавучего измерительного комплекса для проведения измерений при отстреле межконтинентальных баллистических ракет на полные дальности», была достигнута. В испытаниях принимали участие сотрудники ОКБ МЭИ (директор А. Ф. Богомолов), разработчики аппаратуры «Трал» и «Кама-М».

Между тем: 7 октября 1959 года советский спутник «Луна-3» сфотографировал обратную сторону Луны. Во время полёта был на практике впервые в мире осуществлён гравитационный манёвр.

4 ноября 1959 г. корабли вернулись в базу. У командира соединения появилась возможность заняться бытом своих моряков. У офицеров не было квартир, у кораблей — своего пирса, они стояли у пирсов подводников в нынешнем Рыбачем. Максюта, конечно, помнил, что главная работа ещё впереди, но надо успеть сделать хоть что-то: связаться с береговыми снабжающими частями флотилии, решить вопросы строительства будущего посёлка Советский. Он нанес визит Первому секретарю обкома партии и настоял, чтобы впредь корабли экспедиции на период походов обеспечивались свежим картофелем.

Между тем: 17 декабря 1959 г. совершенно секретным постановлением Совмина СССР № 1384–615 «Об учреждении должности главнокомандующего ракетными войсками в составе Вооруженных Сил СССР» был создан самостоятельный вид Вооруженных сил — Ракетные войска стратегического назначения.

27 декабря 1959 года корабли вышли в море. Их путь лежал в ставший потом известный полигон «Акватория», который предложило Министерство Обороны 14 ноября 1959 г.: «Министерство обороны СССР на основании имеющихся материалов рекомендует район падения головных

частей ракет Р-7 А при испытаниях на полную дальность в акваторию центральной части Тихого океана, расположенной между Гавайскими островами, Маршалловыми островами и островами Лайн. Этот район находится на удалении от военно-морских баз и полигонов иностранных государств, а также вне зоны обычного расположения барьерных сил, районов рыбной ловли и основного судоходства. Территория предлагаемого района позволяет осуществлять стрельбу ракетами Р-7 А на полную дальность в диапазоне азимутов от 40° до 50° и в пределах дальностей от 10 500 км до 13 100 км, в зависимости от направления стрельбы».

31 декабря голосом Левитана по радио было зачитано Сообщение ТАСС о закрытии района для испытаний «тяжёлой космической ракеты». О таких событиях народ говорит: «Как гром среди ясного неба». Шум в мировой прессе продолжался весь январь 1960 года: и осуждали, и пугали, и восхищались.

Давайте ещё раз оценим начальные условия, в которых работал личный состав Экспедиции. Под стоящим в зените Солнцем железные палубы разогреваются чуть не до температуры кипения воды. В жилых и служебных помещениях, на боевых постах и командных пунктах нет не только кондиционеров, но даже обычной принудительной вентиляции. Вентиляция только естественная, через воздухозаборники. Принудительная вентиляция предварительно охлаждённым воздухом предусмотрена только внутри установленных в трюме КУНГов с измерительной аппаратурой. Многие тяжело переносят высокую температуру и влажность. Особенно влажность проявляется после захода Солнца, когда палубы начинают остывать. Всё внутри помещений, даже поручни трапов, становятся мокрыми. Форма одежды в тропиках — трусы и белый чехол от бескозырки. Босиком нельзя, сгорят на палубе ступни. В кают-компании — в кремовых рубашках без галстука.

Утром 16-го января пришли в зону пусков. Как и ожидалось, в районе предполагаемого падения находилось большое количество кораблей и самолётов НАТО, что приводило к возникновения предпосылок к серьёзным происшествиям. Была своя интрига и драматургия этих событий:

отложенный из-за погоды пуск 19-го числа, несомненно удачный пуск 20-го, авария 25-го, которую постарались сохранить в тайне и, наконец, совершенно удачный пуск с высокой точностью 31 января.

Перед Ю. И. Максютой стояла задача создать первый рубеж обороны в холодной войне, показать реальную угрозу вероятному противнику в полном цвете и красках, ничего не скрывая. Надо сделать это, иначе народ потратит впустую и годы, и миллионы рублей. Надо показать нашу предельную силу и возможности! Даже американская сторона вынуждена была подтвердить дальность полета и точность попадания в «цель» советской Р-7 А, что, конечно, прибавило уверенности руководству СССР в противостоянии с Соединенными Штатами. Вся остальная политика превратилась в отдельные эпизоды холодной войны. Стало ясно: отныне территория Соединённых Штатов стала досягаемой для СССР. Это была победа на стратегическом фронте и там, в полигоне «Акватория», был «забит колышек»: здесь будет первый рубеж холодной войны, а точнее — обороны. Эту задачу Максюта выполнил.

Популярные частушки того времени в исполнении популярных артистов А. И. Шурова и Н. Н. Рыкунина:

«Пусть нас лапотной Россией
Называет Вашингтон —
Мы сегодня запустили
«Лапоть» свыше пяти тонн!»

17 февраля корабли вернулись в базу.

Случались и неприятности: в феврале 1960 года было очень серьёзное затопление машинного отделения «Сахалина», была реальная опасность затопления корабля, но высокая выучка личного состава помогла избежать беды.

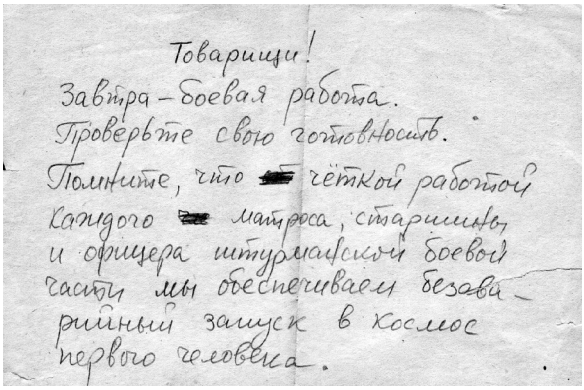
Между тем: 13 марта 1960 г. американская станция "Pioneer-5" провела сеанс связи с Землей с расстояния 658 100 км и установила рекорд дальности передачи радиосообщения. Под Евпаторией в бешеном темпе строился Центр дальней космической связи.

Приказом Министра Обороны от 7 мая 1960 Юрию Ивановичу Максюте присвоено звание «контр-адмирал».

Затем были ещё походы, офицеры не успевали отгуливать свои отпуска. Для проведения очередных пусков вышли в море 12 июня, вернулись 22 июля 1960 года.

Между тем: в августе 1960 года вышли в свои первые рейсы суда будущей Службы космических исследований отдела морских экспедиционных работ АН СССР (СКИ ОМЭР) — атлантические партнёры кораблей ТОГЭ.

А корабли соединения в августе встали на ремонт во Владивостоке. Предстояли обычные межпоходовые работы: докование, замена отдельных, выработавших ресурс механизмов. Офицеры в подобных ремонтах в большом портовом городе закупали овощи на зиму, что-то из модной одежды.


Товарищи!
Завтра – боевая работа.
Проверьте свою готовность.
Помните, что [redacted] чёткой работой
каждого [redacted] матроса, старшины,
и офицера штурманской боевой
части мы обеспечиваем безава-
рийный запуск в космос
первого человека.

Обращение командира БЧ-1 В. К. Гаранина к морякам штурманской боевой части 11 апреля 1961 г.

Ты не плачь, Анюта,
В красный сарафан-
Нас ведёт Максюта
В Тихий океан![1]

Пока корабли ремонтируются, давайте вспомним, как формулировались первые задачи этого класса кораблей.

Докладная записка в ЦК КПСС «О порядке перевода кораблей плавучего измерительного комплекса из Ленинграда в Петропавловск-Камчатский» предполагала следующий набор функции:

— получение данных о движении головной части;
— получение данных о поведении заряда;
— получение данных о поведении автоматики взрывательных устройств;
— определение координат точки падения.

Но жизнь стала вносить свои коррективы. Еще в ходе строительства встала задача проведения устойчивых сеансов связи в удалённых районах океана между «берегом» и кораблями. Сначала эту задачу пытались решить через возложение функций корабля-ретранслятора на «Чукотку», но довольно быстро приобрели опыт подробной и технологически верной организации связи средствами кораблей измерительного комплекса.

Очень быстро руководство Военно-морским флотом поняло, что эти всепогодные, радиотехнически мощные корабли необходимо обеспечить задачами разведки. Так флот в 1962 г. ставит дополнительную задачу: наблюдение за высотным взрывом водородной бомбы США у атолла Джонстон. Через средства стабилизированной оптики, в бинокли и невооружённым глазом моряки визировали вспышку на высоте 250 км. Сигналы всех систем исчезли

1 строки из песни Шевченко Виталия Александровича, специалиста оптики и стабилизации КИК «Сучан»

в момент взрыва и восстановились через 12 минут. Связь по УКВ не прерывалась. Но первые специалисты «особого назначения» (ОСНАЗ) появились на «Чукотке» — вскоре она встала в «Дальзавод» на переоборудование. Заметим, что на следующем поколении КИКов проекта 1130, задача радиоэлектронной разведки стала штатной, а на проекте 1914 расширилась до службы, то есть — до основной единицы боевой организации. В поздние годы задача разведки была не только «попутной», но и часто совершенно самостоятельной, например, слежение за авианосной группой.

В самый начальный период на соединении сложилась некоторым образом парадоксальная ситуация. Корабли приняты в состав Военно-морского флота в качестве кораблей 1-го ранга. Для координации их работы с полигонами запуска заместитель Максюты В. А. Авраменко, вернувшись в НИИ-4, лично разработал проект приказа, согласовал в течение сборов со всеми заинтересованными сторонами, а затем документ был представлен на утверждение ГК ВМФ и ГК РВСН. Он стал известен на Экспедиции, как «Приказ 2-х главкомов» — что-то вроде «Боевого Устава» кораблей ТОГЭ. Тем не менее, повседневная организация кораблей не совпадала и даже противоречила отдельным положениями Корабельного Устава ВМФ СССР, вносила путаницу. Скопировав штатную структуру с наземных измерительных пунктов, корабли получили не предусмотренные Корабельным Уставом подразделения и зоны ответственности. Это серьёзное противоречие — понятно, что каждый матрос и офицер в любой ситуации должен руководствоваться только предписаниями этого документа. Если бы что случилось, то ни один юрист морского права не смог защитить такое разночтение с Уставом. Более того, какое-то время офицеры кораблей выпадали из кадрово-финансового порядка.

Всё это требовало тонкой отладки штатного расписания и повседневной организации, полного подстраивания под структуры и правила Военно-морского флота. В результате первого опыта на кораблях появилась штатная должность заместителя по специзмерениям, дивизионы и группы, а измерительное подразделение, хоть и имело

в разные годы различные названия, стало единоначальным, соответствующим Корабельному Уставу. В конце 1960 г. у Максюты появилась должность начальника штаба.

Дополним предыдущую задачу, которая стояла перед командиром соединения, появлением обязанностей, связанных с практическим и учебным применением первой морской авиации. Решения по полётам принимал лично Максюта, сообразуясь с погодой и готовностью лётчиков, с их точкой зрения. Аварии вертолётов на Экспедиции, как правило, были из-за низкой надёжности первых аппаратов, но и бывало, что из-за несоблюдения отдельных и очень серьёзных правил. А для создания подобных правил нужно хорошо знать тактико-технические данные, возможности и особенности вертолётов, понимать их аэродинамику в различных температурных зонах, знать правила эксплуатации, максимальные режимы. Кроме этого, необходимо было отрабатывать и боевые документы 317 авиаполка в Елизово. Всё это требовало ежедневного, тщательного анализа и отработки. В результате этих наработок задачи для вертолётов расширились от измерений до поисково-спасательных действий. Это было чрезвычайно принципиальным опытом, значительно расширило и предназначение Экспедиции, и варианты конструирования вертолётов. Можно уверенно сказать, что в серьёзной степени повлияло на тактические взгляды на авиацию в 60-х годах.

На ТОГЭ, начиная с 1961 года, стали поступать новые вертолёты, год от года менялась конструкция вертолётной палубы кораблей, менялось оборудование, режимы использования и обслуживания. Последний проект корабля измерительного комплекса 1914 имеет уже два вертолёта.

Дополним, что позднее, в 1973 году на Тихоокеанском флоте было создана полноценная служба управления поисково-спасательными действиями, которая курировала часть задач соединения.

Активно развивались технические средства измерений. Максюта понимал, что экипаж должен быть готов к приёму любых новинок, а значит и подготовка по специальности должна предусматривать новые методики в подготовке личного состава. Для этого активно внедрялось

техническое творчество, обучение и индивидуальная подготовка.

Если говорить о технологической стороне функций соединения, то достаточно сказать, что наряду с данными, полученными на активном участке траектории наземными измерительными пунктами (работа двигательных установок, систем управления, элементов конструкции, спецаппаратуры, отстрел ложных целей и др.), на основании анализа обработанных ТОГЭ-4 данных на конечном участке траектории полета боевых блоков принималось решение о проведении следующего пуска или же о доработке элементов конструкции или систем головной части. А всяческих проблем, связанных с компоновкой, креплением, теплозащитой, виброзащитой, перегрузками, электрическими связями и блокировками, возникало у ракетчиков очень много. Офицеры и матросы активно откомандировывались на взаимодействующие полигоны для получения разностороннего опыта.

В июле 1960 г. группа руководителей вместе с М. И. Неделиным обратилась с предложением о создании ещё одного аналогичного военно-морского соединения. 27 октября 1960 г. вышло Постановление ЦК КПСС и СМ СССР № 1149–482 «о создании в 1961 году второго плавучего измерительного комплекса для обеспечения измерений при пусках космических объектов и завершения испытаний изделий Р-9 А, Р-16, Р-26 на полную дальность». Ю. И. Максюта стал готовить своих офицеров для направления для прохождения службы на новом соединении: начальника штаба Е. И. Онищенко, начальника радиотехнической службы Р. Х. Юлдашева.

Но хотелось бы остановиться на одном, по-настоящему революционном изменении функций.

Огненный росчерк рассёк небо

В конце августа 1960 года ремонт во Владивостоке был неожиданно прекращён и корабли срочно вышли в море.

Шла «космическая гонка». Где-то Советский Союз опережал Соединённые Штаты, а в чём-то мы отставали. По прошествии многих лет можно примирительно сказать, что это соревнование дало огромный толчок для технологий мирового масштаба. Королевскую «семёрку» модифицировали для большого числа задач. Б. Е. Черток в своём ироничном стиле пишет, что даже был проект атомной бомбардировки Луны, от которого, впрочем, отказались. Но «лунные обстрелы» были — так назывались пуски с целью достижения орбиты нашего ближайшего спутника. Была очень серьёзная марсианская программа, но СССР отставал в развитии дальней космической связи. Тем не менее, программы по межпланетному космосу позволяли отрабатывать технологию создания многоступенчатых ракет. Центральный Комитет КПСС, вдохновлённый успехами Королёва и его товарищей, очень торопил. Читатели, несомненно, обратили внимание на новое содержание Постановления: «для обеспечения измерений при пусках космических объектов». Таким образом, кораблям Максюты необходимо незамедлительно отработать совершенно новые варианты работ, используя опыт пусков баллистических ракет.

В такой обстановке кораблям предстояло выполнить задачу по пуску ракеты 8 К78 с первым марсианским спутником 1 М. Пуск произведён 10 октября 1960 г., аппарат № 1 уходит со старта и терпит аварию. Изучая телеметрические записи, быстро установили причину — произошел обрыв и нарушился контакт в аппаратуре третьей ступени. Вся марсианская связка сгорела в атмосфере над Восточной Сибирью.

Второй пуск произведен 14 октября с аппаратом № 2— и снова авария.

Попытка запуска 24 октября 1960 г. новой ракеты Р-16 закончилась ее взрывом на старте и гибелью большого количества людей, в том числе маршала М. И. Неделина.

Конечно, вины кораблей в этих неудачных пусках не было. Но это был первый опыт работы по космосу. И ещё одно замечание: экипажам действительно не хватало времени на пополнение и отдых. А количество задач только возрастало — впереди, все понимали, будут пилотируемые полёты.

В конце октября все корабли ушли во Владивосток на докование. 23 декабря 1960 года ремонт завершён и 31-го корабли вернулись в базу. Надолго ли? Нет, 11 января 1961 года вышли из базы для работы по венерианской программе. В район обеспечения пришли 18 января. Было два пуска — 4 и 12 февраля 1961 г. Надо обратить внимание, что первый пуск «Венеры-1» был неудачным, но Б. Е. Черток отмечает, что очень быстро смогли проанализировать телеметрию неудачного пуска, выяснили причину и второй пуск позволил СССР стать лидером в межпланетной космонавтике. Согласитесь, что немалая заслуга в этом принадлежит морякам ТОГЭ-4. 20 февраля 1961 года стали на якорь в бухте Крашенинникова.

Но опять ненадолго. 6 марта 1961 года корабли снова в море и 19 марта пришли в район. Обеспечили полёт «Ивана Ивановича» — манекена и собачки, которую Ю. А. Гагарин назвал Звёздочкой.

Удивительное по спрессованности время! Корабли ТОГЭ — не исключение. Руководитель ЦУПа В. Д. Благов пишет: «Не менее важным обстоятельством, повлиявшим на сроки, стало заимствование приборов и систем с военных объектов. Например, средства очистки атмосферы и система регенерации кислорода, которая извлекает из кабины углекислый газ и возвращает кислород, были взяты с подводных лодок. Связь с экипажем — с самолетов. Телеметрические системы — с ракет. Поэтому они подвергались отработке только в новых режимах, что заняло значительно меньше времени».

Между тем: Н. П. Каманин проводит совещание с участием космонавтов и военных моряков поисково-спасательной службы Черноморского флота и делается вывод об отсутствии на флоте технических средств для аварийно-спасательных операций в отношении космонавтов.

9 апреля Максюта предупредил по закрытым каналам связи, чтобы тщательно приготовились к очередному обеспечению, по всей вероятности в космическом аппарате будет человек. Через два дня пришло официальное подтверждение его слов и получена программа приёма телеметрической информации. 12 апреля 1961 года стал исторической датой всего человечества. Написано и опубликовано о полёте Ю. А. Гагарина очень много, всё известно до секунды. Одна беда: почти ничего не написано о «теневой стороне Земли», о том, как работали экипажи кораблей измерительного комплекса. Н. П. Каманин вспоминает: «С космонавтами отработали план радиопереговоров. С момента посадки космонавта в корабль (за два часа до старта) и до 710-й секунды полета (выход корабля на орбиту) связь будет вестись в УКВ-диапазоне, а после этого — в КВ-и УКВ-диапазонах, но только над территорией СССР». Достоверно известно, что в обеспечении полёта работали все четыре корабля. «Сучан» находился в самой дальней точке 14 градусов северной широты, 162 градуса западной долготы. Боевая задача состояла в дежурстве на аварийной частоте и приёме и передаче телеметрической информации. Аппаратура «Трал» обеспечивала приём нескольких десятков параметров на дальностях до 10 тысяч км. «По горячим следам» пытались расшифровать принятую информацию, в группу дешифровки был приглашён даже корабельный доктор. Но понятно, что кроме кардиограммы космонавта никакой другой информации дешифровано не было, передали в центр. При уходе от наземного измерительного пункта в Елизово в 9:29 пропадает связь и космонавт дважды спрашивает: «Сообщите мне результаты о полете!.. Сообщите мне ваши данные о полете!». Но Земля не отвечает, а впереди — ночь и огромный Тихий океан.

Надо отметить, что приём телеметрической информации был устойчив для всех кораблей Максюты на всём протяжении полёта над океаном, то есть они перекрывали зоны видимости друг друга. По примерным оценкам обеспечение полёта силами ТОГЭ-4 составило до 30 минут. Из отчёта С. П. Королёва: «Над Елизово он слышал лучше, а Земля хуже. По КВ подтверждение он не получал. Землю, до 40 гр.южн.широты, не слышал, в апогее (мыс Горн) слышал хорошо». Не будем участвовать в разгадке конспирологических версий, связанных с этим полётом, но можно смело утверждать, что информация с ТОГЭ-4 позволила получить точное представление о поведении космического корабля Гагарина на орбите, позволило спрогнозировать самый сложный участок полёта — торможение и спуск с орбиты. Указом от 17 июня 1961 года «за успешное обеспечение полета корабля «Восток 3-а» с летчиком-космонавтом майором Гагариным Ю. А. на борту, а также других спутников, космических ракет и межпланетных станций и проведение испытаний ядерного оружия» Ю. И. Максюта награждён высшим орденом страны — Орденом Ленина. Отметим, что Максюта — единственный представитель обеспечения орбитальной части полёта над Тихим океаном, награждённый такой высокой наградой.

27 апреля ТОГЭ-4 вернулась на рейд посёлка Советский.

Между тем: 17 апреля руководитель Кубы Фидель Кастро торжествовал победу на Плайя-Хирон, Соединённые Штаты отменили операцию по захвату Кубинских островов.

Между тем: 5 мая 1961 — первый пилотируемый суборбитальный космический полёт США.

Следующим в августе 1961 г. полетел Г. С. Титов. Впервые на кораблях были записаны на магнитофон переговоры по радиотелефону.

Так и стала работать ТОГЭ-4: то космос, то «полная программа» (боевая работа по баллистическим ракетам), то всё

вместе. Кстати, термин «боевая работа» пришёл из РВСН, на флоте было принято говорить «боевая служба». К тому времени корабли имели свои позывные: “Блесна” — это “Сибирь”, “Штиль” — “Сучан”, “Этил” — “Сахалин” и “Селена” — “Чукотка”.

Взяли на борт новые вертолёты — тоже КА-15, но с более мощными двигателями и 14 августа снова в море. «Чукотка» впервые вышла в предполагаемый район пусков вместе со всеми, а не как раньше — в стороне. Предстояла боевая работа по полной программе.

Между тем: 30 октября состоялись испытания «Царь-бомбы».

13 ноября 1961 г. корабли вернулись в базу и через три дня ушли на ремонт во Владивосток до 7 апреля 1962 года.

У Максюты были отличные экипажи. Уже ушли его первые непосредственные помощники с НИИ-4, но они всегда с большим уважением вспоминали этого незаурядного человека. Пришли новые офицеры, сменялись призывы матросов, тех моряков, которые вели корабли Северным Морским Путём. Выходы в море — это конечный отрезок работы офицера, а перед этим — огромное количество всяческих обязанностей командира соединения.

Встала серьёзная задача — готовить будущую ТОГЭ-5. Необходимо обобщать опыт, готовить и передавать документы боевой и повседневной организации, согласовывать их с взаимодействующими структурами. Уходят на новое соединение офицеры ТОГЭ-4: Е. Я. Онищенко — командиром ТОГЭ-5, А. И. Матвеев — командиром «Чумикана», Р. Х. Юлдашев — заместителем по специзмерениям. Ушла на модернизацию «Чукотка», ей предстояло стать полноценным кораблём измерительного комплекса. Максюта вникает в строительную документацию будущих проектов.

Огромное количество забот, связанных с бытовыми условиями экипажей и их семей. Самой первой улицей Советского (затем Приморского) стала Лесная. Её начинали с Максютой. Потом Строительная (от неё сейчас остались только пожарная часть и здание комендатуры и особого

отдела) и улица Мира. Кронштадтская начала появляться в 1967–68 гг., возможно потому, что этот город оказал существенное влияние в поставке офицерских кадров. Основой посёлка стали войсковые части 10573 (Максюта), 26942 (Ворович), 31268 (Шарапов), 63878 (гидроакустический полигон). В гарнизоне традиционно командовал командир в/ч 26942, потом создали поселковый совет Елизовского района. Военные строители, располагались со штабом и казармами на улице Лесной. Найдётся ли политическая воля у городских властей переименовать безликие «Центральные», «Спортивные» и «Северные» в улицы имён основателей посёлка?

Самые тесные отношения у Юрия Ивановича сложились с НИП-6 (в/ч 14086) в посёлке Мирном (ныне Вулканный). Первый командир М. С. Постернак, второй, с 1962 г.— И. И. Тихонов. Проводились совместные мероприятия боевой подготовки, командировки специалистов. Рабочее взаимодействие с узлами связи Тихоокеанского флота помогало вырабатывать оптимальные решения в организации коммуникаций и передачи информации на полигон запуска. На кораблях практически постоянно работали «представители промышленности» — сотрудники многочисленных и именитых институтов, конструкторских бюро и заводов. Это, с одной стороны, очень помогало личному составу осваивать новую технику, а с другой — давало возможность промышленности получать информацию о работе их изделий из первых рук.

Следующий выход в океан будет с 19 июля до 20 сентября 1962 г.— обеспечивали полёт А. Г. Николаева и П. Р. Поповича.

Затем с 29 сентября — 31 декабря 1962 г.— работа по полной программе в районе к северо-западу от атолла Мидуэй. 31 декабря 1962 года ошвартовались в Сельдевой у судоремонтного завода «Горняк» для текущего ремонта.

2 мая контр-адмирал Максюта повёл свои корабли в последний поход под своим командованием: сначала МБР, а потом космонавты В. Ф. Быковский и В. В. Терешкова. Впервые радиообмен с космонавтами пустили по боевой трансляции: «Привет морякам!» — сказала Валентина Вла-

димировна. «Баба в воздухе!» — эмоционально воскликнул командир боевой части связи Г. С. Кочнев.

Затем снова МБР. Ю. И. Максюта дал единственное интервью, опубликованное в газете «Правда» от 29 мая 1963 года:

«СНАЙПЕРСКИЙ ЗАЛП.

Сегодня «Правда» публикует сообщение об экспериментальных ракетных залпах в район Тихого океана. Новые космические ракеты, подготовленные советскими учёными и конструкторами для дальнейшего освоения межпланетного пространства, с поразительной точностью достигли цели.

Корреспондент «Правды» Г. Проценко связался по радио с советскими кораблями, находящимися в Тихом океане, в районе падения предпоследних ступеней ракетносителей. Состоялась беседа с командиром экспедиционного отряда судов.

— Как велось наблюдение, удалось ли морякам увидеть момент приводнения?

— Вот уже несколько дней наши корабли находятся в районе Тихого океана, координаты которого были указаны в предварительном сообщении ТАСС. Все суда оснащены специальной электронной и оптической аппаратурой, позволяющей следить за траекторией полёта, точно засекать момент и место падения баллистических ракет.

В назначенный заранее день и час был дан старт. Двенадцать тысяч километров отделяли нас в тот момент от пусковой площадки. Хронометры отсчитали минуты, и мы увидели, как огненный росчерк рассёк небо. Ракета напоминала падающую звезду. Она прошла между кораблями и угасла в океанских волнах.

Корабельные наблюдатели определи точку падения. Штурманы сверили координаты. Расчеты подтвердили: с превосходной точностью бьют в цель наши ракетчики.

— Что можно сказать о районе ракетных испытаний?

— Мишенью выбран квадрат в самом центре Тихого океана, южнее Гавайских островов. Район испытаний лежит в стороне от проторенных морских путей.

Сюда не заходят ни транспортные, ни рыболовецкие корабли. Но стоило только объявить о ракетных экспериментах, как в квадрате тотчас появились гости. В дни испытаний мы все время слышали рокот моторов. Над нами подолгу кружили американские гидросамолёты. Будто случайно здесь оказался и сторожевой корабль военно-морских сил США.

Заключая беседу, командир отрада подчеркивает, что охотники за чужими секретами слишком многим рискуют, пренебрегая предупреждением ТАСС об опасности полётов и плавания возле финиша наших ракет».

17 июля 1963 года пришли в базу и Юрий Иванович Максюта начал сдавать дела командира соединения В. М. Новикову, а затем убыл в Ленинград к новому месту службы.

20 августа 1963 г. в бухту Крашенинникова после модернизации пришёл корабль измерительного комплекса проекта 1129 Б «Чукотка». Спустя 2 месяца бросили якорь корабли проекта 1130 «Чажма» и «Чумикан». Началась история ТОГЭ-5.

Итак, в 1959 году Ю. И. Максюта получил четыре польских сухогруза с целью применения их в достаточно узких задачах. Ко времени окончания службы на Камчатке уже имелось два соединения, способных выполнить целый ряд самостоятельных и уникальных для ВМФ задач. На флоте появились десятки офицеров и мичманов с ранее неизвестными специальностями, матросов, способных обслуживать нетипичную для флота аппаратуру. Сложилась чёткая организация ремонта и восстановления технической готовности кораблей ТОГЭ, снабжения ЗИПом. Впервые в Военно-морском флоте получила практическое применение вертолётная авиация, накоплен большой опыт её эксплуатации в различных климатических зонах. Корабли ТОГЭ-4 одними из первых реализовали идею океанского флота, отработали все режимы использования аппаратуры в условиях жёсткой и агрессивной среды.

Полностью отлажено взаимодействие кораблей измерительного комплекса с частями, службами, соединениями

и управлениями Тихоокеанского флота, со структурами Ракетных войск стратегического назначения. Корабли соединения стали надёжными испытателями для управлений вооружениями Министерства Обороны, для будущих организаций Роскосмоса и ракетно-космической корпорации «Энергия».

Юрий Иванович имел самое авторитетное влияние на строительство будущего города Вилючинска, матросы и офицеры между походами вместе с жителями улучшали посёлок, принимали участие во всей общественной и культурной жизни удалённого гарнизона. Корабли на многие десятилетия стали визитной карточкой города.

В 70-х годах ТОГЭ-4 и ТОГЭ-5 были объединены. В 80-х годах пришли новые, совершенно уникальные не только для отечественного, но и мирового флота корабли проекта 1914 «Маршал Неделин» и «Маршал Крылов». Соединение участвовало во всех испытаниях межконтинентальных ракет, в формировании спутниковых группировок, в создании и эксплуатации обитаемых орбитальных станций, в обеспечении всех пилотируемых полётов, испытаниях возвращаемых аппаратов БОР и «Буран», в поисковых и аварийно-спасательных операциях флота.

Юрий Иванович не расстался со своими кораблями. До конца своей жизни он был верен навигацким наукам и продолжал не только следить, но и наполнять научными смыслами деятельность Плавучего измерительного комплекса. Кроме того, Максюта был членом государственной комиссии по приёмке научно-исследовательского судна «Академик Сергей Королёв». Он не забыл своих офицеров — многие из них были переведены в Ленинград для дальнейшего прохождения службы, а в 70-х годах Максюта стал организатором и руководителем Совета ветеранов соединения, причём в двух городах: Ленинграде и Севастополе (бессменный председатель В. Н. Сорокин). В 2007 ветераны соединения восстановили свою организацию, создав межрегиональную общественную организацию «Союз ветеранов кораблей измерительного комплекса имени адмирала Ю. И. Максюты».

Многое изменилось с тех пор. Появились новые средства измерений траектории и телеметрии. Спутниковая навигация стала совершенно привычным и обыденным делом. Даже слово «Навигатор» приобрело новый смысл. Ежедневно миллионы людей пользуются возможностями определять своё место.

А начиналось это в просторах Тихого океана, когда знойными тропическими вечерами морские офицеры мечтали и фантазировали о будущих свершениях. Над ними, наверное, был Южный крест, под ногами — раскалённые палубы паровых кораблей…



1994 г. — передача кораблей в состав 173 бригады Камчатской флотилии разнородных сил. Слева командующий флотилии В. Т. Харников, командир 35 бригады КИК Л. В. Чебанов, начальник штаба В. П. Новиков, начальник политотдела А. И. Рассказов, командир «Маршала Крылова» В. Е. Шардин.

Задайте молодым людям несколько простых вопросов:

— кто предложил идею использовать искусственные спутники для определения своего мест — мы или американцы?
— кто реализовал идею спутниковой навигации в нашей стране? Летчики? Ракетчики? Геодезисты? Может быть моряки?
— для какой СНС впервые было предложено поднять орбиту — ГЛОНАСС или GPS?

В следующих главах попробуем прояснить ответы на эти вопросы.

Память о нем сохранится на века!

Воспоминания Б. А. Зеленова.

Мне довелось служить с Ю. И. Максютой в период 1959–1961 гг., с момента переоборудования кораблей будущей ТОГЭ-4 на Балтийском заводе Ленинграда. Я был рядовым матросом на флагмане «Сибирь» и, конечно, не имел тесного общения с командиром соединения, а поэтому мои воспоминания об этом легендарном человеке носят эпизодический и сугубо личный характер.

Внешне это был высокий, стройный, с хорошей военной выправкой капитан первого ранга, с симпатичным доброжелательным лицом.

Не мелочный, справедливый человек, настоящий лидер. Он никогда не позволял грубостей в отношениях с офицерами и матросами, он даже не делал замечаний матросам.

Он умел слушать других и ценил их мнение. Во время перехода соединения Северным морским путем на мостике «Сибири» находился капитан-наставник Западного сектора Севморпути Качарава А. А., руководивший проводкой кораблей, и Юрий Иванович, находившийся рядом, полностью доверял ему, полагаясь на его многолетний опыт. Они оба были фронтовиками, а Качарава А. А. был тем самым легендарным капитаном ледокольного парохода «Сибиряков», который в 1942 году вступил в неравный бой с прорвавшимся в Карское море фашистским карманным линкором «Адмирал Шеер». Юрий Иванович подружился с ним и организовал для экипажа встречу, где мы из первоисточника узнали подробности той трагедии.

Умение прислушиваться к мнению других не раз проявлял Юрий Иванович и во время проведения боевых работ и предшествовавших им тренировок. Это не ускользало от наших глаз и ушей, поскольку штаб во время этих работ располагался в приемном центре.

И, конечно, следует отметить незаурядные организаторские способности этого человека. В короткий временной период из разрозненных, пришедших со всех флотов СССР офицеров и матросов, он смог создать сплоченный коллектив, способный успешно решать поставленные перед ним задачи, что и подтвердилось в ходе проведения боевых работ.

Как-то на форуме промелькнуло сообщение, что, мол, да — Максюта Ю. И. весьма заслуженный человек, но служил-то на ТОГЭ-4 он всего четыре года…

Да, четыре года, но какие! Надо было принять переоборудованные корабли, провести их испытания, совершить переход Северным морским путем, подобрать экипажи, настроить их на выполнении важнейшей для страны работы. А осуществлять взаимодействие с научными, военными организациями, предприятиями промышленности — это –ли не искусство?

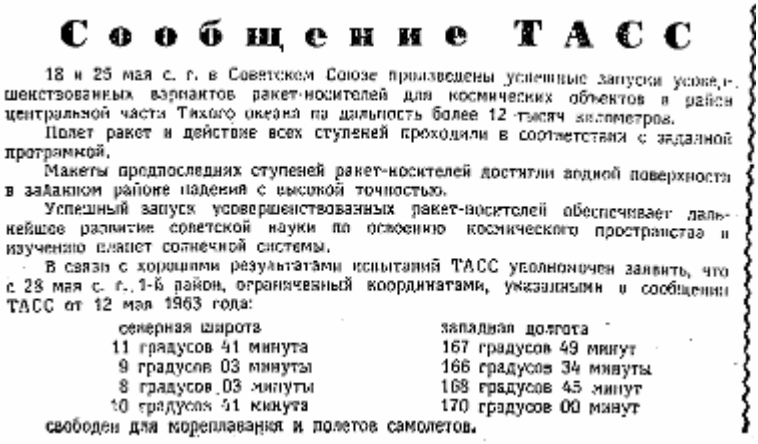
Можно уверенно сказать, что он был основоположником плавучих измерительных комплексов, также, как Курчатов И. В. в атомной энергетике, как Королев С. П. в ракетно-космической отрасли. Это –навсегда и сомнению не подлежит!

Юрий Иванович по-отечески заботился о людях экспедиции. Я уже писал в своих воспоминаниях, как в первом походе в «Акваторию» нас загрузили сушеным картофелем, который при варке превращался в клейстер и команда практически выбрасывала этот «деликатес» за борт, что не осталось без внимания Ю. И. Максюты. По прибытию в базу он нанес визит Первому секретарю Камчатского обкома КПСС с просьбой впредь обеспечивать корабли экспедиции при выходе на боевые работы свежим картофелем. И ведь выполнялось, во всяком случае в период моей службы.

Во-время проведения боевых работ Максюта Ю. И., постоянно находившийся в составе Госкомиссии в приемном центре, видел, как нам, радистам, порой тяжело приходилось поддерживать бесперебойную связь со штабом ТОФ на утвержденных радиочастотах. Шли на нарушения, уходя на свободные, опробированные в это время суток частоты с хорошим прохождением. При очередном прибытии кора-

блей во Владивосток он договорился с командованием ТОФа о предоставлении нам частот по нашему выбору. Это была кропотливая работа, но она того стоила, связь улучшилась!

Мой самый близкий друг — Першин Игорь, служивший в одни годы со мной шифровальщиком, на приборку был расписан в каюте Ю. И. Максюты, рассказывал, что ему не было чуждо ничто человеческое. Иногда, будучи в базе, возвращался слегка подшофе, любил играть в шахматы с особистом соединения Матюгиным, а однажды, принимая приехавшего представителя НИИ, выехал с ним на командирском катере на рыбалку и удачно выловил довольно приличного размера чавычу. Говорят, радовался, как мальчишка!



Сообщение ТАСС

18 и 25 мая с. г. в Советском Союзе произведены успешные запуски усовершенствованных вариантов ракет-носителей для космических объектов в район центральной части Тихого океана на дальность более 12 тысяч километров.

Полет ракет и действие всех ступеней проходили в соответствии с заданной программой.

Макеты предпоследних ступеней ракет-носителей достигли водной поверхности в заданном районе падений с высокой точностью.

Успешный запуск усовершенствованных ракет-носителей обеспечивает дальнейшее развитие советской науки по освоению космического пространства и изучению планет солнечной системы.

В связи с хорошими результатами испытаний ТАСС уполномочен заявить, что с 28 мая с. г. 1-й район, ограниченный координатами, указанными в сообщении ТАСС от 12 мая 1963 года:

северная широта	западная долгота
11 градусов 41 минута	167 градусов 49 минут
9 градусов 03 минуты	166 градусов 34 минуты
8 градусов 03 минуты	168 градусов 45 минут
10 градусов 41 минута	170 градусов 00 минут

свободен для мореплавания и полетов самолетов.

Привычные сообщения ТАСС

Умный, рассудительный человек, он был предан стране и Партии делами, в отличие от политработников высокого ранга, в основном демонстрировавших эту преданность словесно.

Юрий Иванович не стеснялся защищать своих офицеров и матросов, попадавших в неприятные ситуации. Повторяю, я матрос и не могу достоверно передать все эти ситуации, но однажды я был свидетелем, как он отстоял упомянутого выше моего друга Першина И. В. перед Коман-

дующим Тихоокеанским Флотом, адмиралом Фокиным В. А., требовавшим для него наказания.

Видимо за все эти положительные профессиональные и человеческие качества этот Адмирал и заслужил всеобщее уважение и любовь всех, кто с ним служил и работал.

Уверен, память о нем сохранится на века!



Плавучий измерительный комплекс в конце 80-х.
Бухта Крашенинникова

Таким остался в моей памяти

Воспоминания А. А. Бевзюкова.

Долго собирался с мыслями, прежде, чем сесть за комп и написать все то, что я знаю и думаю о Юрии Ивановиче Максюте. Думаю, что этот текст после редактирования будет использован вместе с другими для всестороннего описания личности, оставившей след у людей, служивших под его началом.

Я с группой матросов прибыл на Камчатку в августе 1962 «либертосом» «Брянск». Японское, затем Охотское море, а следом и Тихий океан впервые дали мне представление о моей службе. При отправке из учебного отряда мне было сообщено, что я отправляюсь на Камчатку в воинскую часть 10573 без каких-либо подробностей. Камчатка в моем представление выглядела унылым, серым и тоскливым краем. Но уже дельфины, встречавшие наш «Брянск» в Японском море, необычные краски заката, настроили на более благодушный лад. Ну а Три Брата, заснеженные вершины сопок, своими конусами застилающие горизонт, вообще привели в состояние восторга. Три или четыре дня в полуэкипаже и вот на борту ПСК-21 мы подходим к борту «Сибири», только что вернувшейся из похода. В этот же день на ТОГЭ прибыли для прохождения службы капитан 2 ранга Обухов (флагсвязист) и лейтенант Баца (командир группы БЧ-4).

Впервые я увидел Максюту где-то на 5–6 день своего пребывания на борту ставшего моим домом на последующие годы корабля. Прежде всего, бросилась в глаза физическая красота этого человека. Ладная чуть сухощавая фигура без обвисших боков и опущенных плеч, густые, чуть волнистые волосы, достаточно высокий лоб, осанка, правильные черты лица. Форма была Юрию Ивановичу очень к лицу и напомнила мне офицеров российского флота, о которых я ведал из рассказов Станюковича. Никаких мятых брюк или складок на кителе, всегда чистая рубашка, выбритое лицо, хороший мужской одеколон. У него были голубые глаза, смотрящие на собеседника с интересом и вниманием. Причем

(по моему мнению) их выражение не зависело от ранга его собеседника.

Поскольку я был назначен в БП-4 БЧ-4 ЭОС «Сибирь», то посвященным это говорит о том, что во время боевой работы именно в этом посту и именно этого корабля находился флагманский командный пункт («ФКП» — было написано на броняшке [дверь в помещение боевого поста] рядом с номером поста), я находился в непосредственной близости от Юрия Ивановича. Моей задачей было замена шифров после их выработки, наклейка ленты с текстом на бланки телеграмм, ведение журналов переговоров, настройка приемников «Берилл-М» на нужную частоту. Сами переговоры Максюты с ГШ ВМФ, а в основном с Государственной Комиссией (по-моему тогда ее возглавлял генерал Войтенко), находящейся на Байконуре, обеспечивал главный старшина Игорь Постнов, имеющий опыт работы на телеграфном аппарате, которым я в силу срока службы на тот момент не обладал. Иногда Игоря заменял старшина 2 статьи Слава Запорожский, на год старше меня. Относительно длинный стол для флагманских специалистов, занятых в непосредственном управлении соединением во время работы, стоял вдоль переборки, а в его торце боком к нему стояло кресло Максюта. Оно было довольно старым, с потертой таканью обивки, но достаточно уютное и Юрий Иванович находился в нем с явным удовольствием. Я сидел на своем месте буквально в 2 метрах перед ним и Максюта мог наблюдать мой далеко не греческий и тем более не римский профиль.

Не помню, чтобы Максюта разразился бы бранью, да еще и в оскорбительном тоне. Наоборот, говор его был мягким с тем легким налетом юмора, который свойственен для людей, родившихся и выросших на Украине. Иногда голос его становился требовательным и в нем звучали стальные нотки, но какой-то безудержной, а тем более бесконтрольной брани от него лично я не слышал ни разу.

При работе с телеграфистами на переговорах он всегда диктовал разборчиво и не раздражался в случае каких-то сбоев в работе телеграфиста, терпеливо повторяя текст еще раз. Переговоры еще до начала боевых работ, как и после их

окончания, проводились часто и Максюта всегда был терпелив и выдержан.

Кстати, должен сказать, что Юрий Иванович был легким человеком. Он любил и умел пошутить, был доброжелательным, общительным человеком. Причем он вел себя совершенно одинаково и во время переговоров, и во время проведения боевой работы. Кстати говоря, каждый раз после уже приводнения ракеты и получения информации с кораблей и от специалистов, покидая наш пост, Юрий Иванович давал указания нашему командиру БЧ обеспечить нас питанием, поскольку мы после этого более суток, а подчас и дольше, не выходили из поста, передавая многочисленные «портянки» с предварительно полученными данными. Причем, данные по телеметрии приходилось писать прописью, что было весьма утомительно (например: ламель 11–75684 и все это прописью). Так что уже ночью и в следующий день мы были обеспечены кофе, бутербродами из кают-компании, колбасным фаршем в жестяных банках, в таких же банках сыром, консервами из ставриды, очищенными томатами в собственном соку в соответствии с фантазиями баталеров и наличием их в кладовых. Да и приносимая в пост командиром БЧ тогда капитан-лейтенантом Кочневым тарань была кстати.

Кстати, очень бы хотелось, чтобы была упомянута и роль Геннадия Степановича в создании устойчивой связи со штабом ТОФ, что позволило исключить использование в качестве ретранслятора ЭОС «Чукотка», вошедшей позднее в состав ТОГЭ-5. Кочнев очень часто сидел в приемном посту с головными телефонами и прослушивал частоты, занося в свой «талмуд» их параметры и время прослушивания. Так были подобраны частоты, которые именно в это время были пригодны для использования. Менялось время суток — менялись используемые частоты, но всегда это делалось быстро и с обеспеченным качеством даже при наших 1 кВт передатчиках «Тантал» в полном соответствии с уже имеющейся у Геннадия Степановича статистикой.

Должен отметить еще одну черту Юрия Ивановича Максюты. Даже не черту, а его влияние на атмосферу взаимоотношений на кораблях экспедиции. По крайне мере

до моей демобилизации эта, я бы сказал, дружеская обстановка на кораблях, заложенная именно Максютой, сохранялась. Выполнение задач решалось не воспитанием страха у подчиненных, а внушением того, что это необходимо сделать, что это важно и надо выполнять свою обязанности осознано (!!). Думаю, что «максютовские» традиции были сохранены и следующими поколениями служащих на наших кораблях людьми. Не было никакой муштры и грубости со стороны офицеров относительно матросов. В тоже время матросы ценили это к себе отношение и это отражалось на качестве подготовки всех судовых систем и аппаратуры к выполнению основной задачи наших кораблей.

Отношения были дружескими, но не фамильярными и тем более не панибратскими. Очень редкие попытки панибратских отношений матросов с офицерами пресекались самими же матросами. Вообще, по крайней мере на «Сибири», была удивительная атмосфера единения экипажа вне зависимости от званий и возраста, установленная Максютой.

Может быть этому помогал отбор личного состава для экспедиции. Все матросы имели в обязательном порядке среднее образование, многие после окончания техникумов, двое на «Сибири» служили после ВУЗов (правда, на год меньше — 3), были такие, которые после ликвидации спецкафедр в институтах (была такая инициатива Хрущева в 1960 году) после 1 и 2-го курсов также приходили служить. У нас часто проходили различные диспуты, обсуждение новинок литературы, благо, что подписывались на огромное количество журналов, в которых печатались все новинки. Тогда впервые прочитал «Один день Ивана Денисовича», «Капитальный ремонт» Соболева, «Берегись автомобиля», «Щит и меч» Кожевникова и многое, многое другое, чем тогда были заполнены страницы изданий. Именно доброжелательностью и порядочностью Максюты были заложены эти традиции на экспедиции.

Позже, наблюдая Юрия Ивановича на встречах ветеранов, я убедился, что он ничуть не изменился в своем отношении к людям, служившим под его началом. Все та же

доброжелательность, внимание, легкий юмор, уважение к личности.

Вот таким остался в моей памяти Юрий Иванович Максюта. Может быть под влиянием времени я идеализирую его образ, тем более, что я, в отличии от офицеров, знал не все его стороны, но как говорится, большое видится на расстоянии и вот с увеличением этого «расстояния» для меня образ командира ТОГЭ-4 контр-адмирала Юрия Ивановича Максюты приобретает все более значимый образ. И эти его человеческие и деловые качества сослужили стране и после его ухода из экспедиции большую службу, создав основу системы ГЛОНАСС, чрезвычайно важной прежде всего именно для ВМФ России.



«Маршал Крылов» в океане

От имени всех навигаторов и связистов флота

Ю. И. Максюта был назначен начальником управления в НИИ-14, но ненадолго — в декабре 1963 года он принял обязанности начальника Научно-исследовательского гидрографическо-штурманского института ВМФ (НИГШИ ВМФ, НИИ-9).

Целью книги не является описание чрезвычайно важной и интересной истории института, это не под силу одному автору. Просто постараемся пройти по некоторым важным ступням и показать ту роль, которую исполнил Максюта не только в истории института, но и страны. Здесь так же не будет описана ни история спутниковой навигации, ни её техническая сторона.

В начале 60-х институт переживал не самые лёгкие времена, он был объединён с одним из институтов ВМФ, утратил самостоятельность. Как следствие, научные работы дробились, принижался их статус, они переносились на второй план. Многие связывают восстановление роли НИГШИ с именем начальника гидрографической службы ВМФ адмиралом А. И. Рассохой. Но были и абсолютно объективные причины возрождения — роль навигационных факторов многократно возрастала при строительстве ракетного подводного флота. Ведущая роль НИИ-9 заключалась в разработке тактико-технических заданий на создание приборов и комплексов для подводных лодок, обеспечивающих плавание вблизи полюса (лаги, гидролокационные отражатели, гидроакустические приборы, радиодальномеры, курсоуказатели). Институт создавал различные гидрометеорологических справочники, вёл исследования гидрологических характеристик северной части океанов, гидрографических условий базирования сил флота в Арктике. Разрабатывал методики проведения гидрографических и гидрометеорологических работ в Северном Ледовитом океане, изучения рельефа дна океана, составления прогнозов погоды, опреде-

ления маневренных элементов кораблей. В НИГШИ работал большой коллектив замечательных учёных.

Приказом Министра Обороны № 0247 от 12 сентября 1963 г. НИГШИ стал вновь самостоятельным НИИ-9 ВМФ.

Таким, в восстановленном статусе, принял институт Ю. И. Максюта.

Чтобы разобраться в работе Юрия Ивановича на перспективу, придётся немного отступить назад и опереться на мнение известных и признанных авторитетов.

Советский Союз сделал колоссальный рывок в ракетной области, многие разработки наших учёных отличала смелость и уникальность. Первый спутник, первый человек в космосе, первые морские ракеты, прорывы в межпланетных исследованиях. Но было и очевидное отставание в поэтапном развитии и применении достигнутых технологий. Давайте вспомним: в сентябре 1959 г. в США запущен навигационный спутник Transit-1A. Запуск неудачный — он не вышел на орбиту. Тем не менее, второй запуск 13 апреля 1960 спутника Transit-1B, был успешным и в этом же году были проведены испытания этой системы.

Не стоит думать, что наши разработчики не понимали серьёзности этого отставания. Вспоминая 1961 г., Н. П. Каманин пишет: «Нам необходимо признать, что американцы, отставая от нас в весе спутников и в мощности ракетных двигателей, в то же время опережают нас по средствам связи, телеметрии и электронике. Мы потеряли связь с АМС, летящей к Венере, на удалении в 2 миллиона километров, а американцы уже имеют опыт связи на расстоянии 37 миллионов километров». Это жёсткие слова. В этом разговоре «о серьезных организационных недостатках в освоении космоса» принимает участие С. П. Королёв, делается вывод: «Мы действуем растопыренными пальцами».

На каждый наш спутник США запускают 3–4 своих, в начале 1961 г. в космосе летало не менее 15 американских спутников, причем они в несколько раз легче наших. А серия разведывательных спутников «Discoverer» состояла уже из 22 аппаратов. Но особенный интерес вызывает многострадальная и интригующая история спутниковых навигационных систем. До сих пор в нашей стране идут споры

о том, кто первым из наших учёных подал идею использования спутников в интересах навигации. Мы не будем участвовать в этом споре, задача автора — показать место в решении этой задачи Ю. И. Максюты.

В 1956 году молодой и яркий учёный НИИ-9 В. А. Фуфаев выбирает использование искусственных спутников Земли для целей навигации темой своей диссертации. Идею поддержал начальник отдела института Л. И. Гордеев, тему утвердило управление гидрографии ВМФ. Позднее американцы признавали, что появлению спутниковой навигационной системы они обязаны русским.

После запуска Первого спутника вокруг спутниковых навигационных систем (СНС) складывается парадоксальная ситуация. Легко откликнулись и поддержали идею НИИ-9 многие имеющие разносторонний опыт организации: НИИ-4, академия им. А. Ф. Можайского, Горьковский НИРФИ, Красноярское ОКБ. В начале марта 1958 г. в НИИ-4 состоялось совещание под руководством заместителя начальника НИИ-4 Ю. А. Мозжорина с участием представителей НИГШИ, ОКБ-1, гидрографического управления, НИИ-885, морского научно-технического комитета. Протокол совещания утвердил начальник НИИ-4 А. И. Соколов и С. П. Королёв, который написал там же, что в систему навигации нужно добавить аппаратуру связи — революционное, кстати, предложение. В первой половине 1960 г. был разработан предварительный проект первой отечественной низкоорбитной СНС. Однако, по ряду причин работы по созданию системы были отложены. Не было ярких противников, не было возражений главного штаба ВМФ, уже накоплена теоретическая база космической навигации, реально существовала американская спутниковая группировка, но никакого движения вперёд у нас не было. Такое положение — одна из загадок того времени.

Частичное объяснение — консерватизм. Моряки успешно пользовались системами радионавигации «Лоран», «Декка». Ракетчики настаивали на развитии группировки разведывательных спутников по наведению ракет, даже в среде академиков не было большого желания развивать сложнейшую систему («Фантастикой не занимаемся»). Всех

«консерваторов» можно понять — даже в наше время далеко не каждый разбирается, например, в мобильных сотовых платформах. Частично виновна путаница реформ Н. С. Хрущёва. Не помогло даже постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР!

Автор позволит себе высказать одну довольно простую теорию. С упомянутым постановлением ЦК КПСС и Совета Министров были ознакомлены Главнокомандующий ВМФ С. Г. Горшков и начальник главного штаба ВМФ В. А. Фокин — адмиралы прекрасно знавшие Ю. И. Максюту. К чести Военно-морского флота они активно поддержали идею СНС. Но ещё одна проблема — система не могла быть создана только в интересах одного ВМФ, а, например, ВВС отказались поддержать идею. Система спутниковой навигации должна работать и в интересах геодезии, и в интересах гражданских судов, и в интересах РВСН. Если разобрать ситуацию с точки зрения современных теорий управления, то известная истина о роли личности в истории приобретает новый оттенок. Если бы не было единоначального руководителя космического проекта С. П. Королёва, то вряд ли бы мы имели те очевидные успехи. В реализации идеи нужен был свой, говоря современными терминами, руководитель проекта — координатор, контрактор всех ресурсов, решений, «акторов» и соучастников.

Именно так автору видится ситуация с созданием отечественной СНС на начало 1964 года. Приоритет идеи — вопрос вторичный. Гораздо важнее то, что фактически планом разработки, координацией теоретических поисков, планированием заказов от лица Министерства Обороны, согласованием требований и ограничений, сбором и анализом тестовых данных, отработкой практического применения навигационных спутников, управлением техническими ресурсами стал заниматься институт под руководством Ю. И. Максюты. Ещё раз повторим: Юрий Иванович — один из опытнейших штурманов на флоте, имеющий опыт работы со множеством разнородных структур, знающий ракетную область с её практической стороны. Он смог организовать работу и взаимодействие замечательных учёных из различных организаций: М. Ф. Решетнева, Л. И. Гордеева,

Ю. С. Дубинко, В. П. Заколодяжного, В. А. Фуфаева, Е. П. Чурова, Б. Г. Мордвинова и многих других. В 1964 г. в НИГШИ была создана лаборатория по спутниковой тематике, которую возглавил Е. Ф. Суворов. Надо принести извинения, что в этих скромных записках нет возможности указать всех учёных. Только добавим, что председателем государственной комиссии по приёмке спутниковой навигационной системы был назначен начальник связи ВМФ Г. Г. Толстолуцкий, а его заместителем — Ю. И. Максюта.

В декабре 1966 г. в институте был сформирован отдел «Методов и средств использования искусственных спутников Земли в навигации», состоящий из трех лабораторий.

В 1967–1969 гг. были запущены первые три спутника 11 Ф617 системы «Циклон» разработки М. Ф. Решетнева и до 1970 г. проведены летно-конструкторские испытания экспериментального комплекса. Председателем госкомиссии по запуску 23 ноября 1967 г. первого навигационного спутника «Космос-192» назначен контр-адмирал Максюта. Не смотря на колоссальное непонимание отдельных структур, спутниковая навигация становилась государственной задачей. Хочется обратить внимание на уникальность этой ситуации. Пожалуй, впервые комиссия по запуску космического аппарата работала в составе именно офицеров Военно-морского флота. Сколько же сил, терпения и выдержки нужно иметь, чтоб уладить все возникающие организационно-технические вопросы!

Юрий Иванович лично присутствовал на всех этапах подготовки и непосредственно на запуске «Космоса-192». А в день запуска в адрес офицеров и солдат Плесецкого полигона Ю. И. Максюта подписал памятную грамоту со словами:

«Дорогие друзья морской навигации и связи! Сегодня многолетний наш совместный труд нашёл своё завершение в ещё одной рукотворной звезде! Навигация с незапамятных времён дружит со звёздами, но эта — знаменует новый этап в этих отношениях и освобождает от оков капризной природы. Два тесно сплочённых морских друга — навигация и связь — в летописях своей истории увековечат этот

день, место рождения новой звезды и её трудолюбивых создателей.

Всем нам новых успехов и ни разу не сливать!

От имени всех навигаторов и связистов флота».

Е. Ф. Суворов вспоминает, с каким воодушевлением солдаты получали грамоту от «чёрных полковников» — так они называли членов комиссии.

Положительные результаты испытаний позволили в 1972 г. перейти к опытной эксплуатации СНС, в состав которой входили 4 спутника на круговых орбитах высотой около 1000 км. За время опытной эксплуатации системы было обеспечено более ста дальних походов кораблей и судов ВМФ. Для оценки показателей работы системы два похода по океанам со спецаппаратурой на борту совершило экспедиционно-океанографическое судно ВМФ «Николай Зубов», начальник экспедиции — Б. Г. Мордвинов, в прошлом — офицер ТОГЭ-5.

В институте служат и работают офицеры, пришедшие с Плавучего измерительного комплекса: П. Е. Архипов, Р. Н. Беркутов, В. К. Гаранин, В. Каменев, В. Н. Кефала, Е. П. Конеченков, Г. С. Кочнев, Б. Г. Мордвинов, Э. Р. Попков, Т. Н. Суйтс, Ю. С. Тюрин, В. Н. Цимбал. В Главном штабе ВМФ с проектами документов по организации спутниковой навигации работал С. И. Крошко.

Но на 1967 г. нужно обратить особое внимание. Многие отмечают, что Ю. И. Максюта установил в институте жёсткую рабочую и научную дисциплину. Одной из составляющих этого порядка стало требование расчёта военно-экономической эффективности — неожиданное для многих сотрудников. Результатом этого подхода, а также серьёзным анализом советской и американской тестовой статистики, глубокой проработки математической модели явилось предложение группы военных учёных о реализации нового направления спутниковых навигационных систем 2-го поколения с использованием средневысотных орбит. Это совершенно новое направление утвердил своим решением Ю. И. Максюта. Именно этот год стоит считать годом зарождения в нашей стране известной ныне системы ГЛО-

НАСС. Давайте просто подумаем, с каким трудом внедряется первое поколение системы, а Максюта с товарищами имеют научную смелость и величайшее предвидение чтобы начать работать над её новым воплощением в целях широчайшего использования для всех министерств, структур, организаций и ведомств. До запуска первого спутника ГЛОНАСС более 15 лет!

Между тем: 14 июля 1974 г. Соединёнными Штатами выведен на орбиту первый тестовый спутник навигационной системы 2-го поколения «Navstar-GPS».

Нельзя утверждать, что у американских разработчиков всё было гладко. У них тоже существовали проблемы технического и математического характера, функционал их «Транзита» был несколько ограниченным, хотя они и показывали лучшие результаты по точности определения места. Существовали проблемы с финансированием и второе поколение американской СНС внедрялось с большими задержками.

Но тогда в нашей стране проходила опытная эксплуатация ещё СНС первого поколения. Надо обязательно сказать, что ввод в строй такой сложной системы означает далеко не только получение и корректировку технических параметров. Кроме этого нужно подготовить органы управления, командные пункты на земле, разграничить роли различных заинтересованных ведомств, пересмотреть взаимодействие с командно-измерительным комплексом СССР, решить вопросы с заводами-изготовителями и согласовать их планы с планами ВМФ и РВСН. Часть организаций подчиняется другим министерствам, значит надо готовить и согласовывать правительственные решения. В 1974 г. Ю. И. Максюта награждён Орденом Трудового Красного Знамени.

Принятие системы на вооружение состоялось в сентябре 1976 г. По любым меркам это был колоссальный успех отечественной промышленности, который нужно поставить на самый высокий уровень достижений. Создание низкоорбитной спутниковой навигационно-связной системы стало настоящей революцией в навигации. Впервые

корабли и суда нашей страны смогли оперативно и всепогодно определять с высокой точностью свое место в любой точке Мирового океана.

В 1976 году система была значительно доработана и много лет служила для своих целей под названием «Парус». За создание отечественной спутниковой навигационно-связной системы начальник института Ю. И. Максюта постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 21 апреля 1976 г. был удостоен Ленинской, а В. П. Заколодяжный, Е. Ф. Суворов, В. А. Фуфаев (3 ноября 1978 г.) — Государственной премии.

На базе этой СНС было создано большое количество навигационных комплексов. Их внедрение на кораблях ВМФ — отдельная тема, но надо написать, что первыми были штатно оснащены 18 атомных подводных лодок с баллистическими ракетами (ПЛАРБ) проекта 667 Б «Мурена», затем 4 ПЛАРБ проекта 667 БД «Мурена-М», 14 ПЛАРБ проекта 667 БДР «Кальмар», 7 ПЛАРБ проекта 667 БДРМ «Дельфин» и, наконец, 7 ПЛАРБ проекта 941 «Акула».

Эту же систему спутниковой навигации использовало большинство других атомных подводных лодок (проект 949 «Гранит», проект 671 РТМ «Щука», проект 945 «Барракуда»).

Система «Цунами» была установлена на ракетных крейсерах проекта 1144 («Петр Великий»), на ракетных крейсерах проекта 1164 «Атлант» («Москва», «Варяг» и «Маршал Устинов»). Эта же система использовалась на корабле измерительного комплекса «Маршал Неделин».

Оснащение судов торгового флота гражданским вариантом, без связной функции, спутниковой навигационной аппаратурой «Цикада» оказалось очень выгодным, поскольку благодаря повышению точности судовождения удавалось настолько сэкономить время плавания и топливо, что бортовая аппаратура потребителя окупала себя после первого же года эксплуатации.

Можно уверенно сказать, что контр-адмирал Максюта практически воссоздал институт и поставил его в один ряд с другими именитыми научными организациями страны. Он, используя весь свой огромный жизненный опыт, смог создать творческую обстановку, доверительные отношения

и чрезвычайно высокую самоотдачу каждого сотрудника. Смог переломить сопротивление, поддержать науку и направить созидательную энергию и ресурсы во благо очень важного дела. Офицеры часто вспоминали, что Юрий Иванович не обещал им карьеру, но гарантировал интересные научно-технические задачи и постоянный научный поиск.

В эти годы институт выполнил целый ряд важных научно-исследовательских работ. Испытаны и приняты на вооружение новые средства навигации и океанографии, внедрены новые методы навигационно-гидрографического обеспечения, в том числе плавания подводных лодок подо льдами и в районах Северного полюса, разработаны способы навигации по рельефу дна и геофизическим полям, созданы основы использования цифровой картографии в автоматизированных системах и дистанционного зондирования Земли.

Так определил роль Ю. И. Максюты выдающийся учёный В. П. Заколодяжный:

«Юрий Иванович Максюта, благодаря своей силе воли и своим возможностям, сыграл колоссальную роль в возрождении института. Институт к его приходу умудрились развалить радиоэлектронщики [В. П. имеет в виду объединённый институт]. Он был близко знаком по совместной службе с С. Г. Горшковым и когда Главком приезжал в институт, то обычно спрашивал так: «Штурман, что у тебя новенького?». Юрий Иванович ясно осознавал роль спутников и оказывал самую непосредственную поддержку всему направлению. Он прекрасно и очень быстро уловил замысел, задумку будущей системы. Был проводником и паровозом спутниковой системы: и толкал, и тащил, когда нужно. Поступательно развивал в институте организационную структуру спутниковых систем: от группы, до управления. Его роль — колоссальна! Хороших идей возникает много, но если она не пробивается, то так и умирает. Юрий Иванович умел и понять идею, и принять её».

В настоящее время Государственный научно-исследовательский навигационно-гидрографический институт (ГНИНГИ — современное название) является единственным в стране и уникальным научно-исследовательским

институтом в сфере навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности. Можно смело сказать, что Ю. И. Максюта приложил все силы для организации комплексного решения задач навигационно-гидрографического и океанографического обеспечения оборонной и экономической деятельности на море.



Медаль «Контр-адмирал Ю. И. Максюта», учреждённая Межрегиональной общественной организацией «Союз ветеранов кораблей измерительного комплекса имени адмирала Ю. И. Максюты».

Один за всех и все за одного.

Воспоминания В. К. Гаранина.

Наши с Юрием Ивановичем пути пересеклись в апреле 1959 года, и далее в течение 31 года не расходились.

Начало совместного пути — это формирование соединения, как тогда говорили, военных транспортов специального назначения.

Экипажи транспортов формировались на территории пятой казармы, расположенной в конце Большого проспекта Васильевского острова. Здесь располагалось командование и экипажи других кораблей 22 дивизии строящихся и ремонтирующихся кораблей Ленинградского военно-морского района. Транспортов было четыре, они назывались «Сучан», «Сибирь», «Сахалин» и «Чукотка» и стояли у причалов Балтийского судостроительного завода.

В начале апреля 1959 года я прибыл на это очень засекреченное соединение. Нас прибыло много, от командира корабля капитана 2 ранга Василькова Павла Евгеньевича до горниста, весь экипаж «военного транспорта специального назначения «Сучан». Экипаж сформировала Краснознамённая Кронштадтская военно-морская крепость из экипажа крейсера «Адмирал Макаров», оставив на последнем только командира капитана 1 ранга Шарашкина и личный состав артиллерийской боевой части. А Павел Евгеньевич Васильков пришёл на «Сучан» с должности старпома крейсера «Киров». Я был командиром штурманской боевой части «Адмирала Макарова» и на «Сучан» назначен на ту же должность.

Командиром соединения уже был назначен капитан 1 ранга Максюта Юрий Иванович. С прибытием экипажа в казарму он лично и штаб провели смотр, собрания, беседы со всеми категориями личного состава.

В штабе ещё не было флагманского штурмана и Юрий Иванович поручил мне временно исполнять его обязанности. Предварительную прокладку перехода соединения к месту постоянного базирования в Петропавловск-Камчатский де-

лал я — делал в одиночестве в кабинете начальника оперативного отдела штаба ЛенВМР капитана 1 ранга Моторова. Помогал и контролировал лично Максюта. Моторов был в курсе, но в работе не участвовал.

Моя задача — больше рассказывать о Юрии Ивановиче и меньше о себе. Тем более что о себе и своих друзьях, в которых в последующем будет и Юрий Иванович, я рассказал в «Записках Деда». Но что мог знать в то время я, капитан-лейтенант с семилетним стажем корабельной службы, средний из 250 офицеров соединения, о Командире (с большой буквы!) соединения?

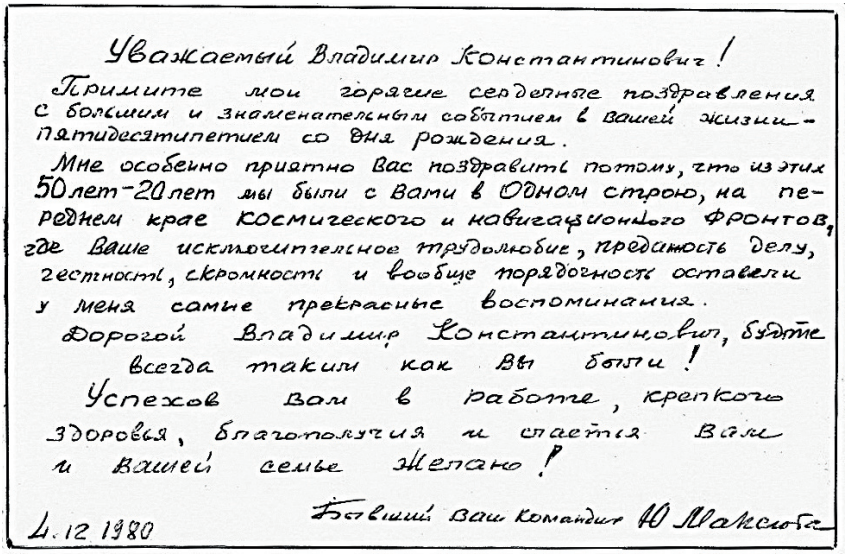
Были ли у нас личные контакты? Да, были. Но они не выходили за рамки уставных взаимоотношений. С моей стороны это было выработанное одиннадцатилетним опытом военной службы уважение к старшему по возрасту и званию. Оно не изменилось и сейчас.

Юрий Иванович благоволил штурманам. Он сам начинал службу штурманом и был им всегда, до конца своей жизни. А нас на ТОГЭ-4 была, включая флагманского штурмана Александра Николаевича Сахарова, чёртова дюжина. По отношению к штурманам Максюта был строг, но справедлив. Может кто-то может не согласиться, но на моей памяти он был справедлив во всех случаях жизни.

Он внимательно присматривался к подчинённым ему по службе. Никогда не повышал голоса. Но твёрдость, требовательность присутствовали. В отдельных случаях мог отменить своё же приказание. Например, ещё в Ленинграде Юрий Иванович увидел меня за рулём командирского катера и приказал командирам кораблей не разрешать офицерам подменять старшин катеров. Однако уже в Североморске он отменил своё приказание. Как выяснилось позже, на одном из совещаний в защиту офицеров, владеющих искусством управления катерами и шлюпками, выступил флагманский инженер-механик Алексей Алексеевич Тихонов, одногодок Юрия Ивановича. Он мог позволить себе спросить:

— А что, Юрий Иванович, когда Вы «Юнкерса» из пулемёта сбили, штатного пулемётчика не было?

Хочется завершить Записки без грусти. Не знаю, получится ли?



Уважаемый Владимир Константинович!

Примите мои горячие сердечные поздравления с большим и знаменательным событием в вашей жизни – пятидесятилетием со дня рождения.

Мне особенно приятно Вас поздравить потому, что из этих 50 лет – 20 лет мы были с Вами в одном строю, на переднем крае космического и навигационного фронтов, где Ваше исключительное трудолюбие, преданность делу, честность, скромность и вообще порядочность оставили у меня самые прекрасные воспоминания.

Дорогой Владимир Константинович, будьте всегда такими как Вы были!

Успехов Вам в работе, крепкого здоровья, благополучия и счастья Вам и вашей семье Желаю!

Бывший Ваш командир Ю Максюта

4.12 1980

Юрий Иванович долгое время, вплоть до кончины 28 марта 1990 года, руководил Советом ветеранов Корабельного командно-измерительного комплекса. Жил он с женой Марией Ивановной недалеко от станции метро «Кировский завод». Последние годы у него собирались Валерий Николаевич Кефала, Геннадий Степанович Кочнев и я. Как правило, с жёнами.

Мы вспоминали годы службы на ТОГЭ, где нами руководил Юрий Иванович. Валерий Кефала в те славные годы был заместителем командира Экспедиции по специзмерениям. Он был первым моряком на этой должности, сменив армейского офицера из НИИ-4. Я при Юрии Ивановиче был штурманом «Сучана», потом флагманским штурманом Экспедиции. Гена Кочнев все эти годы был командиром БЧ-4 флагманского корабля «Сибирь».

Годы службы в Институте не обсуждались. Они были недалеки и не очень интересны. Пели песни. Любимой была «На ветвях израненного тополя». Я её знал с училищных лет в расширенном варианте. Хорошо пела Мария Ивановна.

Здоровье Юрия Ивановича постепенно ухудшалось. У него была ишемическая болезнь сердца и аритмия. По-

следние полгода аритмия стала мерцательной. Ритм сердечных сокращений сорвался.

В то время мы все уже были пенсионерами и работали в Институте по вольному найму.

В среду 28 марта 1990 года начальнику института Анатолию Васильевичу Федотову позвонила Мария Ивановна и сказала, что Юрий Иванович умер, и она не знает, что делать. Федотов попросил Гену и меня поехать к Марии Ивановне, что мы незамедлительно сделали.

В квартире мы нашли плачущую Марию Ивановну и сидящего за столом работника милиции. Юрий Иванович сидел в позе уставшего и заснувшего человека на диване.

Дело со слов Марии Ивановны было так.

Они собирались прогуляться по ближайшим магазинам. Оставалось обуться и надеть верхнюю одежду, но Юрий Иванович попросил принести таблетки и сел на диван. Когда Мария Ивановна вернулась, сердце Юрия Ивановича уже не билось. Мария Ивановна вызвала скорую. Врач констатировал смерть. Работник милиции, вызванный врачами «Скорой помощи», составлял акт о смерти.

Вскоре приехали действующие офицеры. Старшим был капитан 1 ранга Евгений Конеченков. Он имел опыт. Сразу прогнал работника милиции вместе с незаполненным актом о смерти. Он позвонил начальнику 285 поликлиники, начальнику 1 Военно-морского госпиталя, начальнику медслужбы базы. Дальше всё пошло, как надо.

Так ушел из жизни славный адмирал, человек-легенда.

Подошло время подвести итоги. Моё поколение завершает или завершило свой жизненный путь. Начало его совпадает с началом индустриализации и коллективизации. Детство и отрочество совпало с Великой Отечественной войной. Если бы наши старшие товарищи не прикончили эту войну в 1945, через пару лет мы пошли бы завершать.

Мы знали, что такое защищать Родину, любили свою Красную Армию и Военно-Морской флот. Служить в них было престижно не за деньги, а по убеждению.

Учащиеся и выпускники Средних школ были уверены в своём будущем. Подавляющее большинство выпускни-

ков поступали в ВУЗы страны, после окончания которых, гарантированно получали работу. Юноши в большинстве своём стремились в военные училища, но не все могли это сделать, мест не хватало.

Нас приучали к коллективизму с младших классов школы. Это были последовательно организации октябрят, пионеров, комсомольцев.

В этих организациях зарождались товарищество и дружба. Выпускники школ одного года и группы классов («А», «Б» и т. д.), «Одноклассники», — это первая большая группа товарищей и друзей, память о которых у нас хранится до конца жизни. К сожалению, последний мой одноклассник Михаил Иванович Махортов ушёл из жизни в июне 2010 года. Возможно, некоторое число одноклассников где-то ещё дрейфует по жизни.

Более крупной группой товарищей и друзей являются «Однокашники». Это выпускники одного курса военного училища, которые, в количестве 424 человека, в течение четырёх лет ели одинаковую кашу. И не только. Они вместе учились и мужали.

Потом мы служили на флоте и не часто встречались. На встречу по случаю 35-летия выпуска в Баку собрались чуть больше 60 однокашников. На встрече в 2010 году по случаю очередной годовщины Советской Армии и Военно-Морского Флота и 58 годовщины выпуска в Ленинградской группе собрались девять однокашников, пять вдов и одна жена. Последняя встреча однокашников Ленинградской группы состоялась в 2012 году. Ходячих было шесть, но один — Виталий Нефёдов — с первой попытки не нашёл место встречи, а на вторую у него не хватило сил. Встретились пятеро: Григорий Савченко, Владимир Гаранин, Андрей Щербина, Вадим Седов и Вячеслав Верховцев.

Потом были семь лет службы на ТОГЭ-4. Длительные походы в океан особенно сдружали. Ведь мы всё время были вместе. Мы знали о друзьях больше, чем они сами знали о себе.

В 9-м институте, где я прослужил более 18 лет, прибавилось много друзей. Перечислить всех следовало бы, но это трудно. Здесь уже были друзья прошедших лет Юрий Ива-

нович Максюта, Валерий Кефала, Геннадий Кочнев, Ратмир Беркутов.

Надо отметить ещё одну особенность тех лет — войсковое товарищество. Все военнослужащие Армии и Флота жили по девизу «Один за всех, и все за одного». Не могло быть случая неоказания помощи друг другу. Мы, военные, чувствовали ответственность за порядок в городе. И порядок был!

И, пожалуй, последнее. Ещё один принцип нашей прошедшей жизни — «прожить её так, чтобы не было мучительно больно за бесцельно прожитые годы». Это от Николая Островского. Я рад, что мне не больно.



1979 г. Ю. И. Максюта и Н. С. Королёва на встрече ветеранов

Мой отец — адмирал

В. Ю. Максюта

Трудно писать об отце, если отец — военный моряк. Не сухопутный, не тот, кто только носит морскую форму, а самый настоящий «корабельный» моряк. Всегда в море, в походе, а если его корабль в гавани — вечно какие-то бункеровки, передислокации, размагничивание, тренировки… и приходит он домой один — два раза в неделю. А отец был именно таким.

Он прошёл всю войну на Чёрном море от обороны Одессы и феодосийского десанта до момента, когда флот был заперт в тесных устьях кавказских рек, и ему, штурману, там работы не нашлось. Его отправили на Тихий океан, где он водил знаменитые суда типа «Либерти» с американской военной помощью из Сиэтла во Владивосток, уворачиваясь от японских торпед, хотя тогда ещё войны с Японией не было. Потом снова Чёрное море. Походы в Италию, Мальту, Албанию, Германию за кораблями побеждённого противника, полученными в качестве репарации…

Приключений в его жизни было предостаточно, только рассказывать о них он не любил. Я узнавал что-то от его друзей, а когда пытался выяснить у него какие-нибудь подробности, он отвечал нехотя и очень кратко.

Так узнал я о его первом ордене, который он получил вместо расстрела (чтоб не умничал!) за лично сбитый самолёт. В первые дни войны его корабль стоял на ремонте в доке Николаева. Палуба корабля находилась на одном уровне с причальной стенкой, а рядом на берегу находился штабель железнодорожных рельсов. Было время обеда, и матросы с мисками расположились, кто на палубе, кто на берегу на этих рельсах. Показался самолёт. Чей — неизвестно. Никакой тревоги не сыграли. Все спокойно обедали. Вдруг самолёт лёг в пике и сбросил бомбы, целясь в корабль. Немного промахнулся, и бомбы попали в штабель. Рельсы разлетелись, разрывая людей на куски… Отец в это время находился внутри корабля.



Валерий Максюта с отцом на эсминце «Огневом».

Выскочил наружу, увидел дёргающиеся тела, горящие брезентовые обвесы на мостиках… Но увидел и то, что самолёт развернулся и возвращается, чтобы завершить дело. Он кинулся на мостик, где находился старомодный зенитный пулемёт. Стрелок должен был влезать как бы в две лямки рюкзака и, топчась вокруг вертикальной стойки пулемёта, целиться. Подоспел ещё один уцелевший офицер, но тут же выяснилось, что устройство, подающее патроны, было повреждено взрывами. Тогда они вдвоём взломали зарядный ящик, и тот офицер взял на руки ленту с патронами и стал направлять её. Всё это заняло считанные минуты, и когда самолёт снова лёг на курс бомбометания, ему прямо в морду полетела очередь. Самолёт они не повредили, но, видимо, попали в лётчика. Самолёт не сбросил бомбы, не смог выйти из пике и полетел в сторону моря, постепенно снижаясь. Там он упал и взорвался.

Потом была оборона Одессы, которая, по мнению отца, была совершенно к ней не подготовлена. Он несколько раз высказывал это, считая, что целесообразней бросить основные силы на создание действительно мощного рубежа на каком-то из ближайших природных препятствий. А тогда всюду был, как пел Высоцкий, свой «странный тип Суэтин», который «всё брал на карандаш», и когда понадобилось кого-нибудь расстрелять для острастки, отец попал в первый по Черноморскому флоту расстрельный список как паникёр. Но его не успели даже арестовать, так как пришёл первый за войну наградной список по Черноморскому флоту, где отец награждался орденом Красной Звезды за тот самый самолёт.

Узнал я от его друзей и об обороне Севастополя, в которой он участвовал с первого до последнего дня. В этот период его работа состояла в челночных рейсах между Севастополем и Большой Землёй. Из Севастополя эвакуировали раненых, а обратно везли боеприпасы, продовольствие и подарки для гарнизона. Для таких плаваний обычно формировали небольшие караваны из малых кораблей (в них труднее попасть). Корабли шли рыщущими курсами, меняя скорость и направление, а над ними постоянно висели не-

мецкие бомбардировщики, сыпались бомбы, летели осколки от близких взрывов.

Однажды друг отца находился на верхней палубе, и в него попал осколок. Отец попытался унести его на руках в укрытие, но тут впереди разорвалась ещё одна бомба, её осколок попал в друга и добил его. Об этом случае отец очень не любил вспоминать. Наверное, полагал, что этот осколок предназначался ему.

А однажды отец встретил Новый Год, плавая в воде в нескольких километрах от берега Кавказа: его корабль был потоплен, а караван ушёл вперёд, и только несколько часов спустя за ними вернулись и выловили из воды. Но когда завершался такой адский рейс, и корабли прибывали в Севастополь, каждый чувствовал себя заново родившимся. А дни рождения надо праздновать.

В восточный конец Большой севастопольской бухты впадает живописная Чёрная речка, прорезавшая там глубокий каньон. Северный борт каньона образует Монастырская скала, вся изрытая ходами и кельями древнего пещерного монастыря. Там закрепились немцы. А в скалах южного борта каньона находился Севастопольский завод шампанских вин. В его штольнях закрепилась наша артиллерия. Расстояние между этими двумя скалами — несколько сот метров, а внизу протекает спокойная и довольно глубокая в этом месте Чёрная речка.

Наши моряки снаряжали большой катер с боеприпасами, гостинцами для солдат и раненых, которые лечились в штольнях завода, и по рации просили обеспечить им подход. Как только катер входил в устье, наши открывали шквальный огонь по позициям немцев на Монастырской скале, не давая им возможности носа высунуть, и катер шёл под этой огненной крышей. Для полного удовольствия моряки на катере включали на максимальную мощность громкоговоритель и крутили пластинки — особенно залихватские песенки Утёсова — «Гоп-со-смыком», «С одесского кичмана» и т. п. Разгрузившись и хорошо надегустировавшись шампанского, они грузили на катер ящики с шампанским для своих отважных экипажей и снова под огненной крышей в сопровождении Утёсова возвращались назад.

Всё это время мы с мамой прятались где-то в черниговских лесах, а потом жили на Донбассе, куда после освобождения мама по комсомольскому набору отправилась работать на восстановлении шахт. Отец забрал нас в Севастополь через несколько месяцев после Победы. Но и тогда я видел его очень редко. Ну, моряк, что с него возьмёшь? А годы шли.

Помню, у нас была такая «практика». Раз в неделю к нам приходил вестовой отца с рюкзачком, а возвращался с аккуратным пакетом: приносил бельё в стирку. Обычно мама встречала его очень радушно, чем-то угощала на кухне, они оживлённо беседовали, иногда хохотали. Это мама выспрашивала у него подробности о жизни отца. От самого отца толком ничего нельзя было добиться. После таких визитов в глазах мамы ещё долго теплилась улыбка. Но уж если отец вырывался домой на несколько дней — дом был полон друзей, радости, песен, весёлых историй… Отец был прекрасным певцом и гитаристом. В общем, я знал, что отца любили, и это, конечно, безгранично повышало его авторитет в моих глазах.

Он не вмешивался в мою учёбу, но принимал как нечто само собой разумеющееся то, что я обычно приносил «хорошие» оценки. Вот только хорошими у нас считались одни пятёрки. Отец неоднократно, но весомо и немногословно раскрывал мне значение школьных оценок. Оказывается, если знаешь материал, получаешь пятёрку. Если не знаешь — двойку (ну, или тройку, это если удастся так замычать и загундосить ответ, что даже учитель ничего не поймёт). «А что такое четвёрка?» — вопрошал он и сам отвечал,— «Четвёрка — это двойка в трусиках или с фиговым листочком, стыд прикрыть». Так что образ четвёрки, как двойки в трусиках, надолго поселился в системе понятий нашей семьи. С авторитетом не поспоришь!

Вспоминается ещё один эпизод об отношении к нему подчинённых. Мне было лет десять. Отец был старшим помощником (старпомом) командира линкора «Севастополь». На зимних каникулах отец взял меня к себе на корабль, так как мама уехала в Симферополь сдавать сессию. На корабле он сразу представил меня единственному юнге — Лёве, года

на два — три старше меня. Лёва встретил меня серьёзно, чинно, устроил экскурсию по огромному кораблю, показал зенитные пулемёты, орудия главного калибра, провёл по нескольким палубам, со знанием дела объясняя действие системы вентиляции и т. п. А приписан был Лёва к команде музыкантов. Осваивал там барабан под руководством матроса Ахметшина (или просто Ахмета) — волжского татарина. Этот Ахмет меня сильно заинтересовал.

Дело в том, что атмосфера в Севастополе, да и во всём Крыму, просто насыщена фантомами ушедших веков и народов. В центре Севастополя — Сарматский холм, а вокруг — Херсонес, Гераклея, Феодоро, Каламита — это от греков, а ещё Неаполь Скифский, мыс Айя с жертвенником таврской богини Девы (Орейлохи), а бухты Севастополя с общим таинственным названием Ахтиар!.. У меня была подробная довоенная карта Крыма с сотнями тюркских названий. Конечно, после депортации крымских татар населённые пункты стали переименовывать, но разве могли сравниться всякие пошло-слащавые Радостные, Отрадные, Счастливые и т. п. с такими именами, как Эски-Кермен, Мангуп-Кале, Кямыш-Бурун, Инкерман, Демерджи и т. д. Я показал карту Ахмету. Оказалось, что многие названия можно было перевести на русский, и мы с большим интересом взялись за дело. Кроме того, Ахмет показывал мне различные приёмы на барабане. В общем, можно сказать, что мы подружились. Однажды вечером в каюте отец поинтересовался, как там идёт мой отдых. Когда я упомянул об Ахметшине, отец слегка нахмурился и сказал: «Он же хулиган. Сидит у меня без берега». Больше ничего не добавил и ничего не потребовал. Наша дружба продолжалась.

Однажды я отправился к музыкантам. Чтобы попасть в их кубрик, надо было спуститься по трапу на одну палубу, попасть во что-то вроде маленькой «прихожей», а из неё уже в сам кубрик через проём в переборке. Я спустился по трапу и увидел на его последней ступеньке сидящего Лёву. Он прижал палец к губам: «Тссс».. Оказывается, он наслаждался какой-то песенкой, звучавшей по бортовой трансляции. Я сел рядом и тоже стал наслаждаться. Вдруг из-за переборки донёсся голос: «Что, Ахметка, к Валерке подлизыва-

ешься? Думаешь, старпом тебя на берег отпустит?» Послышалась короткая возня, а потом раздался звук, будто о стену ударили тяжёлым мешком с картошкой, и свирепый, сдавленный голос Ахмета: «Старпома не тронь! Убью!» Мы заглянули за переборку. Там Ахмет будто пригвоздил к ней какого-то перепуганного матроса. Увидев нас, Ахмет сразу отпустил его и ушёл вглубь кубрика. Потом он честно отбыл до конца свой арест, а мне задал неразрешимую загадку — почему такое отношение к человеку, наказавшему его?

Воспитывал меня отец и по телефону, но при этом никогда не опускался до занудных лекций. Однажды (мне было лет 16) гулял я вечером по проспекту Нахимова. Шагах в двадцати впереди меня шли под ручку и чирикали две девчонки. Вдруг их попытались буквально взять на абордаж трое парней примерно моего возраста. Девчонки отбивались, огрызались, ускользали… Было очевидно, что с этими парнями они знакомиться не хотят. Я догнал их и объяснил это парням. Насчёт девчонок они, похоже, поняли, девчонок оставили в покое, но тут же переключились на меня. Мы топтались, кружились, тузили друг друга, но их было трое. Вскоре двое повисли у меня на руках, а третий попытался бить в лицо. Я сразу перегнулся пополам, опустил голову, и все удары попадали мне в лоб. Наконец я дал ребром ботинок по голеням тех, кто меня держал (а это очень больно!), и они меня отпустили. Мы ещё немного потоптались, выразили обоюдное желание ещё встретиться и разошлись. Девчонки к тому времени уже давно исчезли. По дороге домой я почувствовал, что у меня на лбу появилось что-то тяжёлое и лишнее. Мало того, оно стало сползать вниз мне на глаза. На ощупь оно было горячим и упруго мягким.

Мама открыла дверь и чуть не упала в обморок. И началось… «Упал!! Разбился!! Сотрясение мозга!! В больницу!! Скорую помощь!! …» Еле удалось ей объяснить, что никакой скорой помощи не нужно, никакого сотрясения, ну, была драчка… В общем, она вроде бы поняла, но продолжала буйствовать и настаивать на скорой помощи. Я наотрез отказывался. Наконец, она прибегла к высшему авторитету: «Сейчас тебе папа…». Хватает трубку и звонит отцу на корабль. И снова те же визги и живописание моей изменив-

шейся внешности. «Этот дурак полез в драку с троими из-за каких-то девчонок!!!» И опять… Наконец, сует мне трубку: «На! Сейчас тебе папа…». Нехотя беру трубку, а из неё: «Сдачи дал??!!» Вот и всё. Тоже воспитание.

Отец был прекрасным физиком и математиком, а когда началось освоение космоса, и там проявил себя инициативным и энергичным учёным. По его инициативе были созданы «корабли науки» (к тому времени он уже был контр-адмиралом). Сначала это были «жестянки», наспех переделанные из торговых судов, которые ему удалось без потерь перебросить на Тихий океан через Северный морской путь. Там они стали Тихоокеанской океанографической экспедицией (ТОГЭ). Корабли уходили в океан на много месяцев. Они обеспечивали связь с Гагариным во время первого полёта, отслеживали падения наших баллистических ракет, следили за спутниками.

Набрав опыт и обобщив недостатки первых кораблей, отец составил технические задания, которые очень скоро легли в основу проектов новых, специализированных кораблей науки, каких тогда не было ни у одной страны.

Скоро ему пришлось оставить флотилию: ему поручили создать в Ленинграде НИИ, занимающийся вопросами ориентирования и определения местоположения с помощью спутников. Сейчас этот институт известен как "Девятка". Посмотрите ещё раз на его фотографию. Выражение лица… ну… не такого ожидаешь от решительного морского волка. А он думает: «Институт? Ладно. Вещь хорошая, сделаю. Но как вы все здесь ходите по этой твёрдой корявой земле и ноги не ломаете?!»

Тут хотелось бы вспомнить о ещё одном случае из жизни отца. Сразу после войны некоторым особо отличившимся офицерам присваивали не очередное воинское звание, а «через одно». И вот в должное время отца вызвал командующий Черноморским Флотом Ф. Октябрьский и сказал примерно следующее: «Ну что, Максюта, хорошо повоевал, ничего не скажешь. Можно теперь и через звание…». Ожидаемым ответом на это было «Служу Советскому Союзу!», но отец возьми да и брякни: «А я воевал не ради званий». А надо сказать, что между этими офицерами давно существовали

своеобразные «настороженно-взаимоуважительные» отношения. Октябрьский тоже был мужик с юмором, и он сказал: «Ах вот как… Но очередное-то звание всё-таки получи».

Много лет спустя, когда отец, уже контр-адмиралом, занимался созданием института, я спросил его, не жалеет ли он о том случае. Ведь он был бы уже давно вице-адмиралом. «Если бы я был вице-адмиралом, я бы уже давно протирал штаны в каком-нибудь штабе. А так…». И его взгляд скользнул куда-то к горизонту. Его всё время тянуло обратно в океан.

Умер в 1990. На его памятнике — созвездие Южного Креста и надпись — слова из матросской песни А. Грина: «Бог, храня корабли, да помилует нас!» Те, кто служили с ним, сейчас создали Союз ветеранов ТОГЭ им. адмирала Максюты.



9 сентября 2017 г. Встреча ветеранов соединения из России, Беларуси, Германии, Казахстана, Украины

Бог, храня корабли, да помилует нас.

На этом мы закончим рассказ об этом неординарном человеке. В ноябре 1978 года Юрий Иванович уволен в запас. Позади остались сотни тысяч по-настоящему боевых миль. Его ученики, воспитанники и друзья есть на всех флотах нашей страны. Юрий Иванович любил людей, доверял им. Был человеком широкой души, любил флотские песни, флот и море, военную службу. Чрезвычайно настойчив и умел увлекать этим других.

Последнюю встречу ветеранов кораблей измерительного комплекса он провёл 20–21 мая 1989 г. Торжественная часть собрания прошла в Базовом матросском клубе на площади Труда. Приехало более двухсот человек. Первый командир ТОГЭ Юрий Иванович Максюта сделал большой доклад. Как бы хотелось отыскать следы этого доклада! Были награждения, выступления, воспоминания.

После увольнения он продолжал следить за строительством новых кораблей измерительного комплекса, присутствовал на всех мероприятиях, связанных с их передачей Военно-морскому флоту. 23 февраля 1990 года первый командир ТОГЭ-4 присутствовал на подъёме Военно-морского флага СССР на своём последнем детище — «Маршале Крылове». А через месяц, 28 марта, Юрия Ивановича не стало. Он сделал для Военно-морского флота, для страны всё, что мог.

Очень хочется, чтоб через эти записки о нашем адмирале читатели отдали дань уважения всему поколению первопроходцев Космоса. Они были действительно свободными людьми, они был творцами — их сила и вера творили чудеса. Судьба приготовила им величайшие испытания, но они не сломались, не озлобились, не отчаялись. Они просто работали. Работали в шахтах и колхозах, на заводах и в институтах, охраняли границы и писали книги, мечтали и строили. Они могли петь песни и ходить под парусом, но и могли твёрдо держать в руках оружие. Поколение,

которое не умело и не хотело проигрывать. Слова о долге, чести и совести для них не были пустым бытовым звуком, они верили в это и готовы были нести самую высокую ответственность за них. Без этой веры в человеческие качества невозможно было вынести все непомерные тяготы тех лет. Поражает смелость, с которой они брались за любое дело. Их, людей того поколения, сломать невозможно!

Замечательные стихи о своем поколении написал флотский поэт капитан 1-го ранга Н. Н. Гульнев.

Мы уходим от вас,
Оставляя стальные причалы,
Дивный запах морей
И наката последний прибой,
Лейтенанты в душе –
По замашкам давно адмиралы,
Всю щемящую боль,
Как надежду, уносим с собой.
Мы прошли высоко,
Не сгибая хребты и колени,
Выверяя судьбу,
Словно курсы вблизи берегов!
Счёт закончился наш –
Нынче время иных поколений,
И в Кремле говорят:
«У России не стало врагов!»
Прорицатели все,
Нет пророка для русского флота,
Следовой полосой
Разделила трагедий черта –
Вновь сорвался штурвал
У коварной петли поворота,
Складка страшных потерь
Залегла у закрытого рта.
Свет регалий погас,
Как двуглавых орлов эполеты,
Не доходит тепло
От недавней счастливой звезды,
Нет надёжных примет,

Наши кортики — не амулеты,
Не спасают сердца
От обиды и новой беды!
…Мы уходим от вас,
И «Славянка» уже отзвучала,
В неподкупных морях
Наши судьбы трудом пролегли!
Торопитесь дерзать,
Постарайтесь свершить для начала
Половину того,
Что свершить мы для флота смогли!!



Книга издана на средства, собранные офицерами, мичманами, старшинами и матросами соединения, членами их семей, сотрудниками оборонных НИИ и конструкторских бюро, нашими верными друзьями.

Морякам Российского флота — слава!

- Асаев Валихан Маматраимович, «Спасск», 1975–78 гг., главный корабельный старшина, ком. отд. машинистов трюмных;
- Барков Борис Дмитриевич, «Чажма», 1970–73 гг., главный старшина, БЧ-4;
- Баца Степан Васильевич, «Сучан/Спасск», 1962–78 гг., капитан 1-го ранга;
- Бевзюков Александр Александрович, «Сибирь», 1961–65 гг., главный старшина;
- Бейнарович Николай Иванович, «Чукотка», 1968–71 гг., старшина 1-й статьи;
- Белокопытов Александр Павлович, «Спасск», «Чумикан», 1974–77 гг., старший матрос, старший радиотелеграфист;
- Семья Л. П. Белого, механика «Сахалина», 1966–73 гг.:
  - — Белая Евгения Николаевна;
  - — Фирсова Елена Леонидовна;
  - — Фирсов Валерий Викторович;
- Белюстин Анатолий Александрович, профессор Санкт–Петербургского государственного университета;
- Волкова Екатерина Иванова, от семьи командира «Маршала Неделина» Волкова В. Ф.;

- Гаранин Владимир Константинович, «Сучан», «Сибирь», 1959–66, капитан 1-го ранга;
- Гессель Борис Давидович, «Сибирь», 1959–63 гг., старшина 2-й статьи;
- Голомозов Андрей Александрович, «Маршал Неделин», 1985–95 гг., капитан 3-го ранга;
- Гордиенко Сергей Александрович, «Чажма», «Маршал Крылов», 1982–2013 гг., старший мичман;
- Горлов Константин Алексеевич, «Маршал Крылов», 1988–98 гг., капитан 2-го ранга;
- Горовой Андрей Анатольевич, «Сахалин», 1989–92 гг., старшина 2-й статьи;
- Грачев Дмитрий Леонидович, «Спасск», 1977–92 гг., мичман;
- Гурьков Алексей Фёдорович, «Сахалин», 1980–90 гг., капитан 2-го ранга;
- Давидзон Валерий Борисович, «Маршал Неделин», 1985–88 г, матрос;
- Давлетбаев Рамиль Равилович, «Сибирь», 1984–87 гг., старшина 1-й статьи БЧ-5;
- Демидов Леонид Евгеньевич, «Чажма», 1975–95 гг., зам. ком-ра соединения, капитан 1-го ранга;
- Долгов Вадим Владимирович «Маршал Неделин», 1987–90 гг., старший матрос БЧ-4;
- Жуков Виктор Петрович, «Спасск», «Чукотка», 1983–86 гг., старшина 2-й статьи;
- Забиров Фарит Файзуллович, «Маршал Неделин», 1982–85, капитан 1-го ранга;
- Зеленов Борис Андреевич, «Сибирь», 1959–62 гг., старшина 1-й статьи;

- Злобин Евгений Васильевич, «Чажма, «Чукотка», «Сибирь», штаб, 1979–95 гг., капитан 2-го ранга;
- Ильин Владимир Семёнович, «Чумикан" 1979–82 гг., старшина 2-й статьи;
- Илюхин Владимир Иванович, «Чумикан», 1980–1983 гг. старшина 1 статьи;
- Казаков Вячеслав Александрович, «Сахалин», 1966–76 гг., капитан 3-го ранга;
- Казанов Владимир Леонидович, «Сучан», 1967–70 гг., главный старшина, БЧ-4;
- Капранов Владимир Николаевич, НИС «Космонавт Юрий Гагарин»;
- Карманов Леонид Михайлович, «Сучан», 1968–73 гг., старший лейтенант;
- Клецель Арий Григорьевич, «Чажма», 1962–64, старшина 2-й статьи, служба «Р»;
- Клёстер Александр Павлович, «Спасск», 1975–78 гг., старшина 1-й статьи;
- Ковалев Виктор Анатольевич, «Чумикан», 1982–90 гг., капитан–лейтенант;
- Ковалевский Алексей Вадимович, «Сибирь», 1981–89 гг., капитан 2-го ранга;
- Колесниченко Александр Иванович, «СПАССК», 1972 – 76 гг., Старшина 2-й статьи;
- Краснов Энгельс Яковлевич, командир соединения, 1968–82, контр-адмирал;
- Крохмаль Юрий Михайлович, «Чажма», 1983–86 гг., старшина 1-й статьи БЧ-5;
- Кузин Виктор Юрьевич, «Чумикан, 1974–77 гг., старший матрос, старший радиотелеграфист ОСНАЗ;

- Лёвушкин Александр Алексеевич, «Чумикан», политотдел, «Чажма», «Маршал Крылов», 1985–95 гг., капитан 2-го ранга;
- Лукановский Вадим Владимирович, «Чумикан», «Сибирь», «Маршал Неделин», 1987–90 гг., старшина 1-й статьи;
- Макаров Владимир Николаевич, «Чумикан», 1977–90 гг., капитан 2-го ранга;
- Мальцев Николай Александрович, «Сибирь», 1977–80 гг., старшина 2-й статьи ком. отделения машинистов трюмных;
- Манукьян Владимир Оникович, «Чажма», 1991–93 гг., старший матрос;
- Марчук Владимир Семёнович, «Сахалин», 1966–69 гг., главный старшина;
- Марютин Юрий Васильевич, «Чукотка», 1968–71 гг., старшина 1-й статьи;
- Мыльников Александр Степанович, «Сибирь», 1977–80 гг., старшина 1-й статьи;
- Нарвич Михаил Валерьевич, «Чукотка», «Маршал Неделин», «Маршал Крылов», 1989–2007, старший мичман;
- Нестеренко Анатолий Игоревич, «Маршал Крылов», 1997–99 гг., капитан 3-го ранга;
- Нестеренко Игорь Анатольевич, «Маршал Крылов», 1992–94, капитан 2-го ранга;
- Осипов Вячеслав Александрович, «Сибирь», 1979–82 гг., старшина 2-й статьи;
- Павлов Игорь Васильевич, «Чумикан», «Чукотка», «Сахалин», 1973–81 гг. капитан 1-го ранга;

- Палло Дмитрий Никитович, «Чажма», 1986–90 гг., старший лейтенант;
- Пенкин Владимир Евгеньевич, «Сучан/Спасск», 1972–75 гг., ЭМГ БЧ-5, матрос;
- Петров Анатолий Евгеньевич, «Сахалин», 1959–68 гг., зам. ком–ра ТОГЭ–4, капитан 1-го ранга;
- Пидора Владимир Васильевич, «Сучан», 1966–69 гг., старшина 1-й статьи, БЧ-4, радиотелеграфист;
- Плюхов Сергей Иванович, «Сибирь», 1983–93 гг., мичман, техник 1-й группы 2-го дивизиона измерительного комплекса;
- Помошников Александр Владимирович, «Сибирь», 1973–76 гг., главный старшина;
- Попов Александр Сергеевич, «Сахалин», 1976–79 гг., главный старшина;
- Прощенко Владимир Алексеевич, НИС «Космонавт Георгий Добровольский»;
- Руденко Сергей Николаевич, «Чумикан», 1979–82 гг., матрос, старший радиотелеграфист;
- Сахар Николай Константинович, руководитель полётов, 1973–78 гг.;
- Семаков Сергей Владимирович, «Сибирь», 1984–87 гг., старший матрос;
- Стельмащук Анатолий Дмитриевич, «Маршал Неделин», 1985–98 гг., мичман;
- Тарасов Юрий Викторович, «Чукотка», 1980–83 гг., старшина 1-й статьи, командир отделения станции траекторных измерений;
- Тарасовский Василий Григорьевич, «Спасск», 1985–93 гг., капитан 1-го ранга;

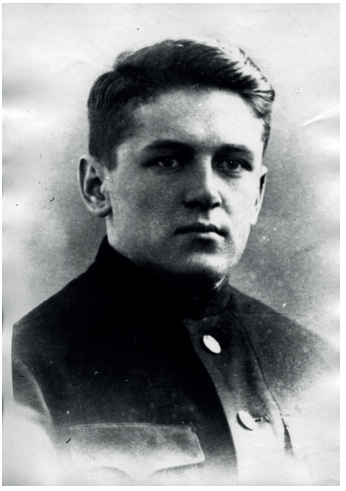
- Терещук Николай Васильевич, «Чумикан», 1979–96 гг., капитан 2-го ранга;
- Тимощук Сергей Васильевич, «Чумикан», 1980–92 гг., капитан 2-го ранга;
- Трусов Александр Анатольевич, «Сахалин», 1976–79 гг., главный старшина;
- Тужик Сергей Аркадьевич, «Маршал Неделин», «Сахалин», штаб ТОФ, 1982–85 гг., капитан 1-го ранга;
- Усов Виктор Юрьевич, «Спасск», 1984–87 гг., старшина 2-й статьи;
- Фадеев Виктор Николаевич, помощник флагсвязиста, 1975–95 гг., капитан 2-го ранга;
- Филиппов Владимир Васильевич, «Чумикан», 1982–85 гг., старшина 1-й статьи, БЧ-5;
- Хуснуллин Ильдар Явдатович, «Сибирь», 1977–79 гг., старшина 1-й статьи;
- Чириков Николай Николаевич, «Чажма», 1971–74 гг. старший матрос;
- Шицкий Владимир Брониславович, «Чажма», 1967–70 гг., старший телеграфист ОСНАЗ, старший матрос;
- Эксузян Рубен Акопович, «Маршал Неделин». 1985–91 гг. капитан 3-го ранга.



Курсант военно-морского училища



Батуми, 1939 г.



Лейтенант Ю. И. Максюта



Албания, 1949 г.

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

на Командира БЧ-I крейсера "Коминтерн" Черноморского флота
должность, наименование корабля, войсковой части, соединения, учреждения или заведения

Лейтенанта МАКСЮТА Юрий Ивановича
военное звание, фамилия, имя и отчество

Орденом "КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ".
наименование награды

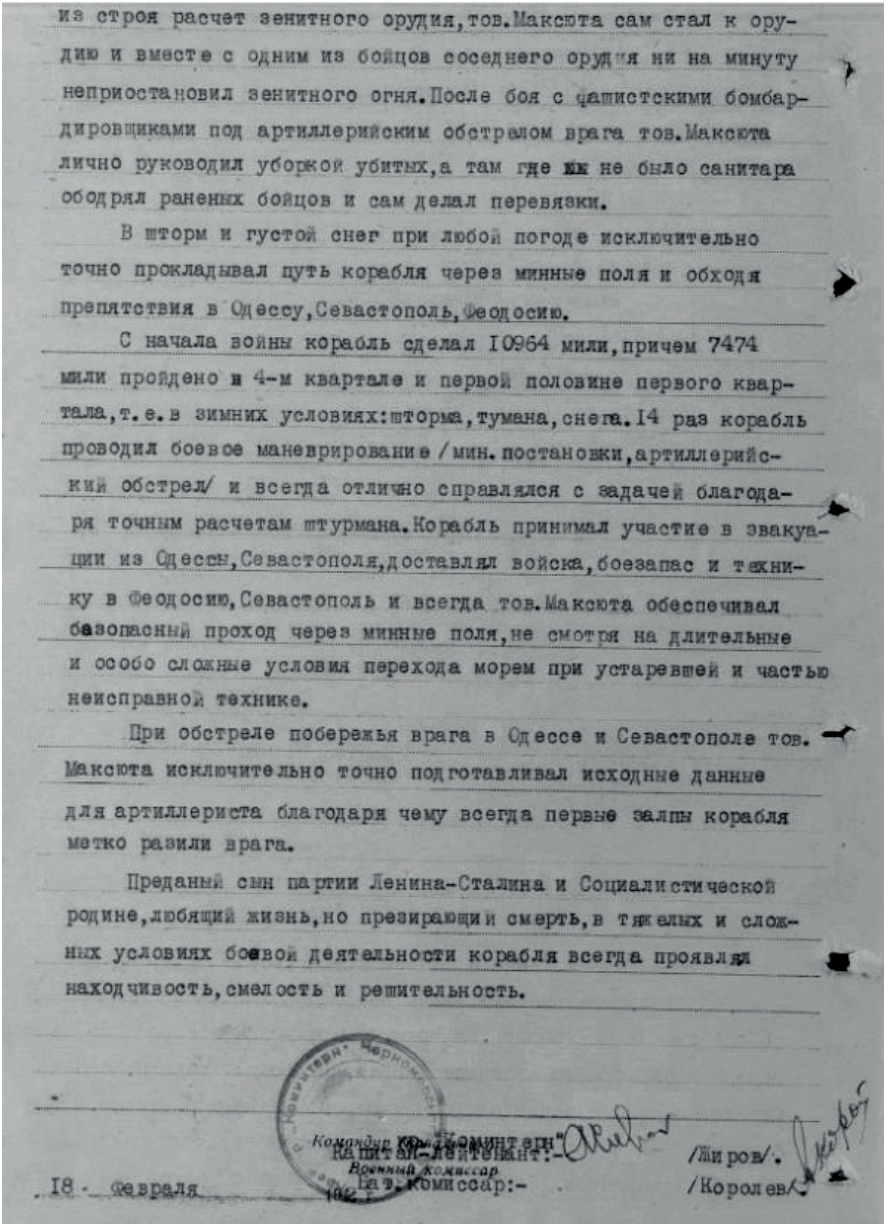
1. Год рождения 1918
2. Национальность Украинец
3. Социоложение и происхождение Служащий
4. Партийность и стаж Кандидат в члены ВКП/б/ с 1941 г.
5. С какого времени в РККА и РККФ 1937 г.
6. Участие в гражданской войне Нет
7. Ранения и контузии Нет
8. Представлялся ли ранее к награде, когда и за что Нет
9. Какие имеет поощрения и награды и за что Нет
10. Служба в белой или других буржуазных армиях и пребывание в плену Нет
11. Постоянный адрес: Черноморский флот крейсер "Коминтерн".

2-ой экз. н/к за неизвестн. уничтожен 2/V-42 г.

I. КРАТКОЕ, КОНКРЕТНОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ЛИЧНОГО БОЕВОГО ПОДВИГА ИЛИ ЗАСЛУГ

(составляется в штабе войсковой части, соединения, учреждения или заведения)

Участвует в войне с фашизмом в качестве штурмана корабля с 22.06.41 г. В первые дни войны исключительно точно расчитывал районы минных постановок, и под бомбардировками с воздуха всегда обеспечивал кораблю отличное выполнение боевой задачи. Корабль минировал днем и ночью подходы к главной базе и к Одессе.
В период 2-х месячной обороны Одессы проявил себя мужественным и храбрым командиром. 18.08.41 г., когда вражеской бомбой был выведен



из строя расчет зенитного орудия, тов. Максюта сам стал к орудию и вместе с одним из бойцов соседнего орудия ни на минуту неприостановил зенитного огня. После боя с фашистскими бомбардировщиками под артиллерийским обстрелом врага тов. Максюта лично руководил уборкой убитых, а там где не было санитара ободрял раненых бойцов и сам делал перевязки.

В шторм и густой снег при любой погоде исключительно точно прокладывал путь корабля через минные поля и обходя препятствия в Одессу, Севастополь, Феодосию.

С начала войны корабль сделал 10964 мили, причем 7474 мили пройдено в 4-м квартале и первой половине первого квартала, т.е. в зимних условиях: шторма, тумана, снега. 14 раз корабль проводил боевое маневрирование /мин. постановки, артиллерийский обстрел/ и всегда отлично справлялся с задачей благодаря точным расчетам штурмана. Корабль принимал участие в эвакуации из Одессы, Севастополя, доставлял войска, боезапас и технику в Феодосию, Севастополь и всегда тов. Максюта обеспечивал безопасный проход через минные поля, не смотря на длительные и особо сложные условия перехода морем при устаревшей и частью неисправной технике.

При обстреле побережья врага в Одессе и Севастополе тов. Максюта исключительно точно подготавливал исходные данные для артиллериста благодаря чему всегда первые залпы корабля метко разили врага.

Преданый сын партии Ленина-Сталина и Социалистической родине, любящий жизнь, но презирающий смерть, в тяжелых и сложных условиях боевой деятельности корабля всегда проявлял находчивость, смелость и решительность.

Командир Корабля "Коминтерн"
Капитан-лейтенант:- /Жиров/.
Военный комиссар
Бат. комиссар:- /Королев/.

18 - Февраля 1942 г.

Один из наградных листов Ю. И. Максюты



Ю. И. Максюта со старпомом на «Дзержинском»



Старпом линкора «Севастополь»



Командир крейсера «Дзержинский»



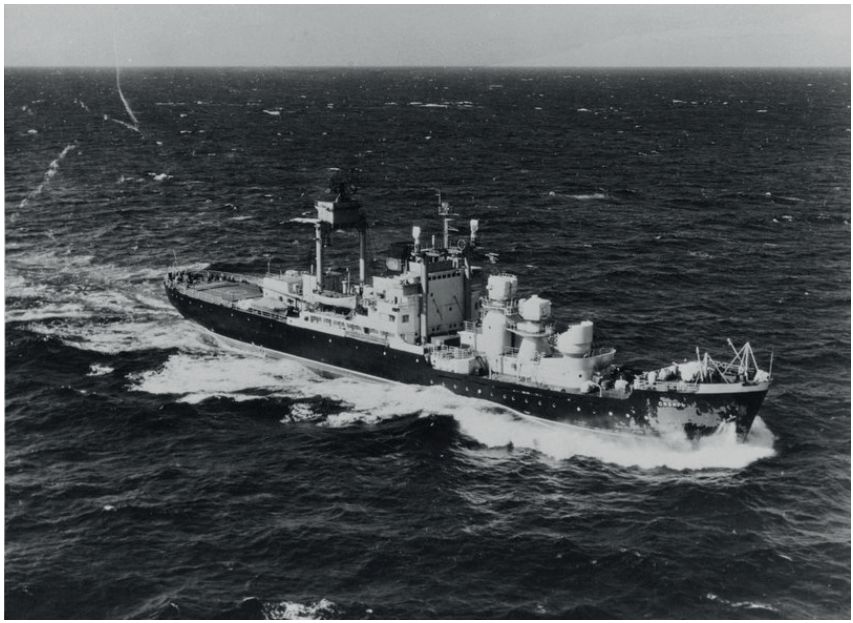
1955 г.: Командующий ЧФ В. А. Пархоменко, Ю. И. Максюта
и Министр Обороны Н. А. Булганин на «Дзержинском»



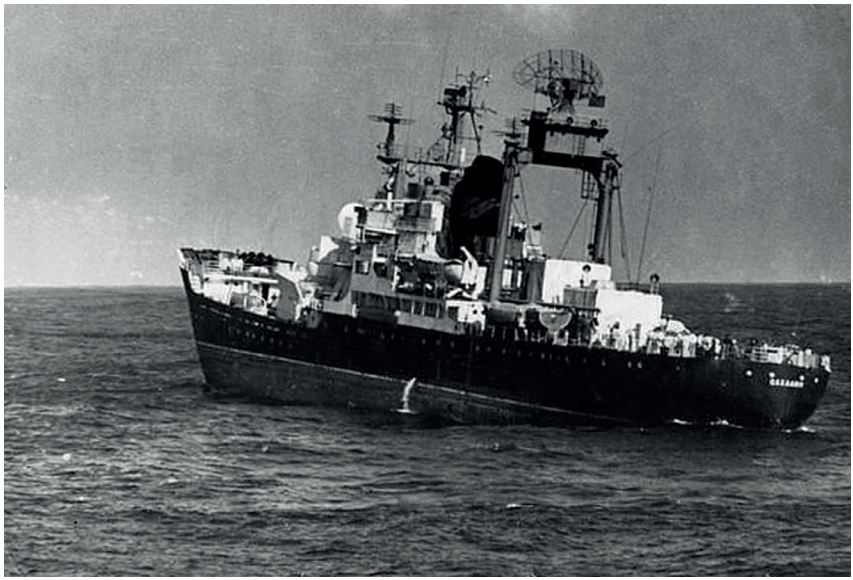
На крейсере «Дзержинский»



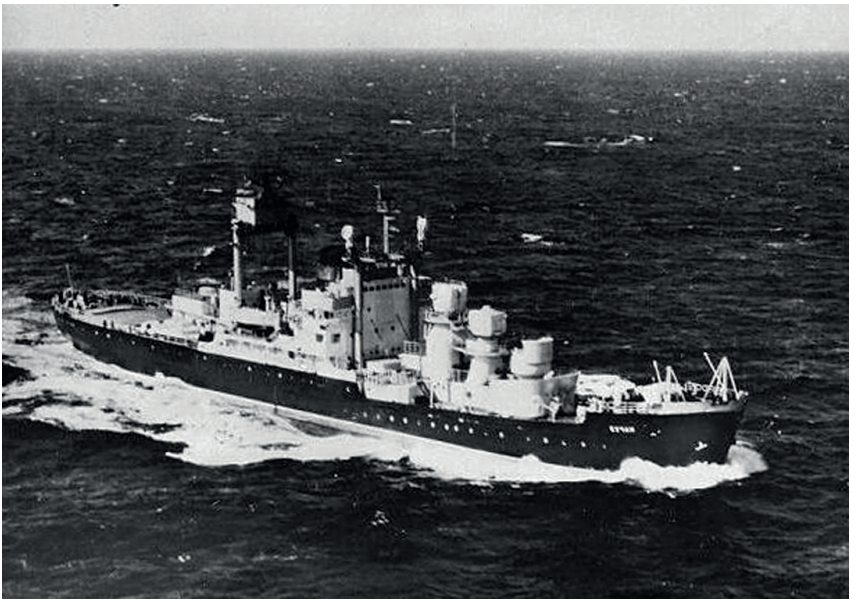
1961 г. Командующий ТОФ В. А. Фокин и Ю. И. Максюта



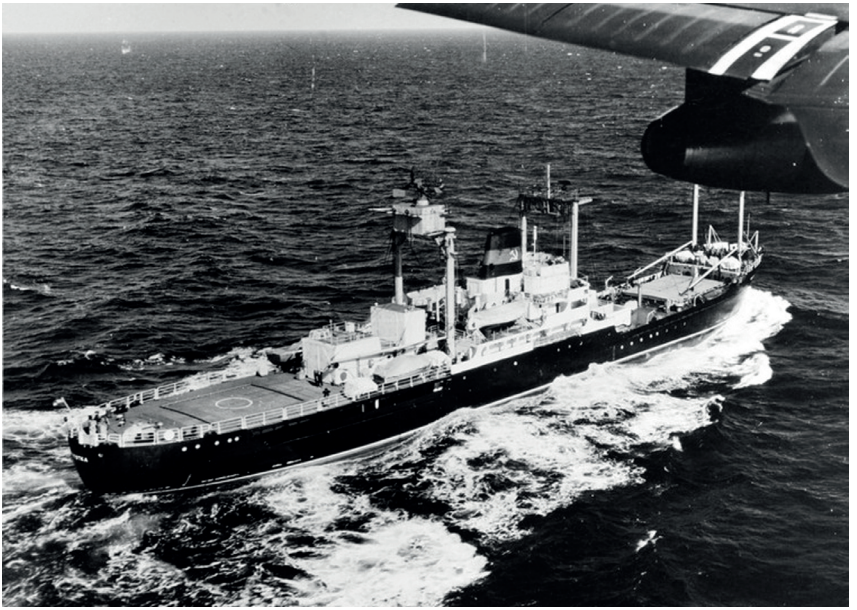
1959 г. КИК «Сибирь» на переходе из Ленинграда



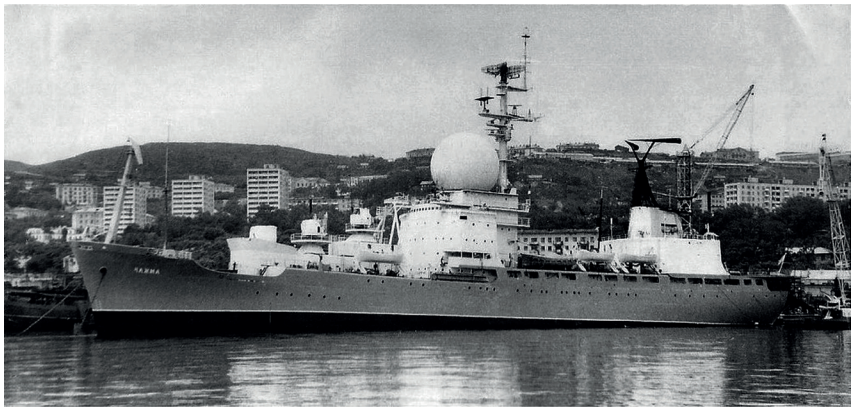
1960 г. КИК «Сахалин»



1959 г. КИК «Сучан». В 1973–74 переименован в «Спасск»



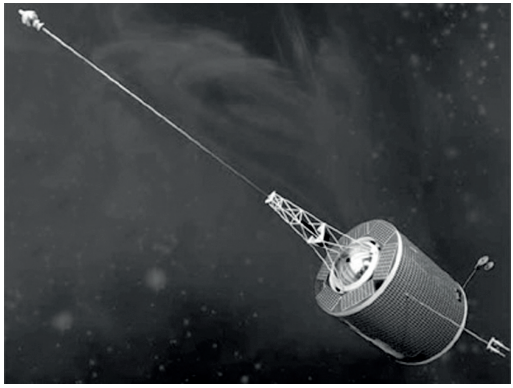
1959 г. «Чукотка». Пока ещё ретранслятор



КИК «Чажма» во Владивостоке



КИК «Чумикан»



Космический аппарат спутниковой навигационной системы «Циклон»

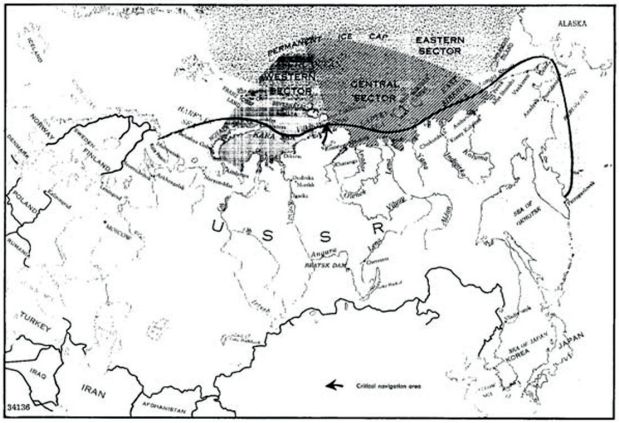


1984 г. КИК «Маршал Неделин»
Первый в мире MRIS специальной постройки



КИК «Маршал Крылов».

Approved For Release 2008/11/07 : CIA-RDP79-00927A004200070001-0



The Range Instrumentation Ships CHAZHMA and CHUMIKAN

Путь, которым переходили корабли на Тихий океан.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Коммунистическая партия Советского Союза

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза

Год издания 48-й № 22 (15146) | Пятница, 22 января 1960 года | ЦЕНА 30 КОП.

МЫ ХОРОШО НАЧАЛИ НАШУ СЕМИЛЕТКУ!

Об итогах выполнения государственного плана развития народного хозяйства СССР в 1959 году

Сообщение Центрального статистического управления при Совете Министров СССР

Успешный запуск мощной советской баллистической ракеты

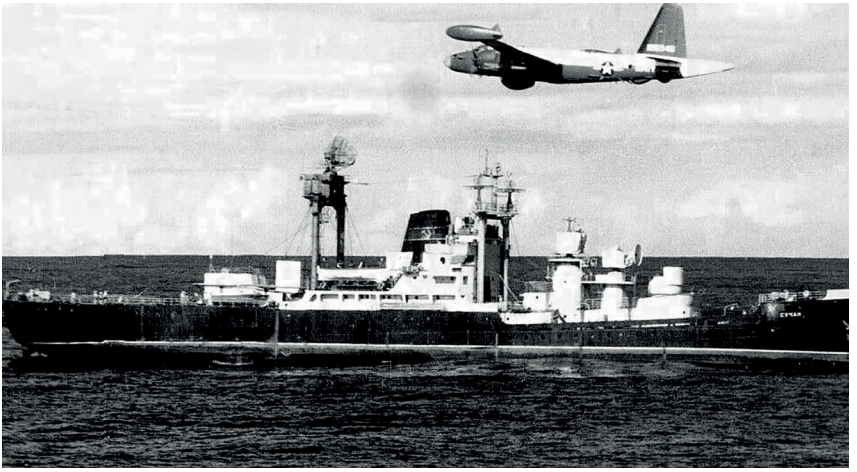
Преодолев расстояние в 12,5 тысячи километров, ракета упала в Тихом океане менее чем в двух километрах от расчетной точки падения.

СООБЩЕНИЕ ТАСС

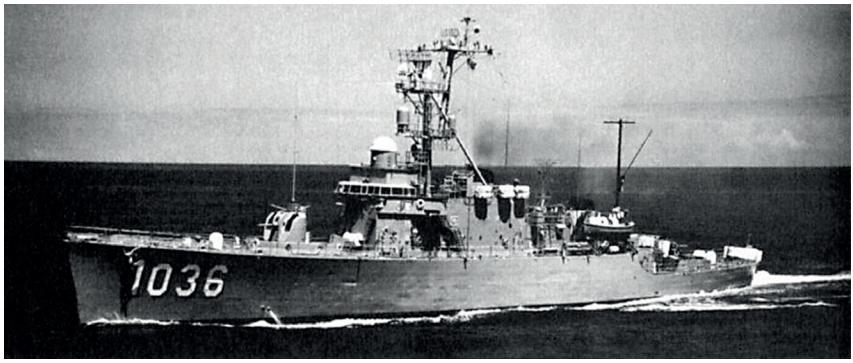
«Правда» 22 января 1960 г.



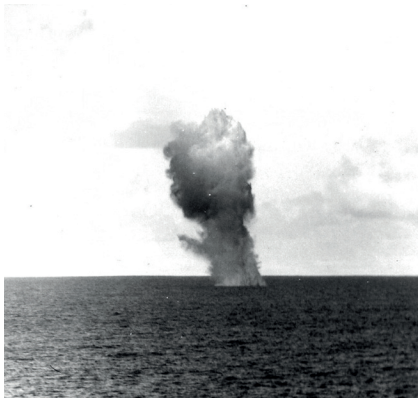
1959 г. Переход Северным Морским Путём.



«Холодная война». КИК «Сучан» и самолёт США



USS McMorris (DE-1036)



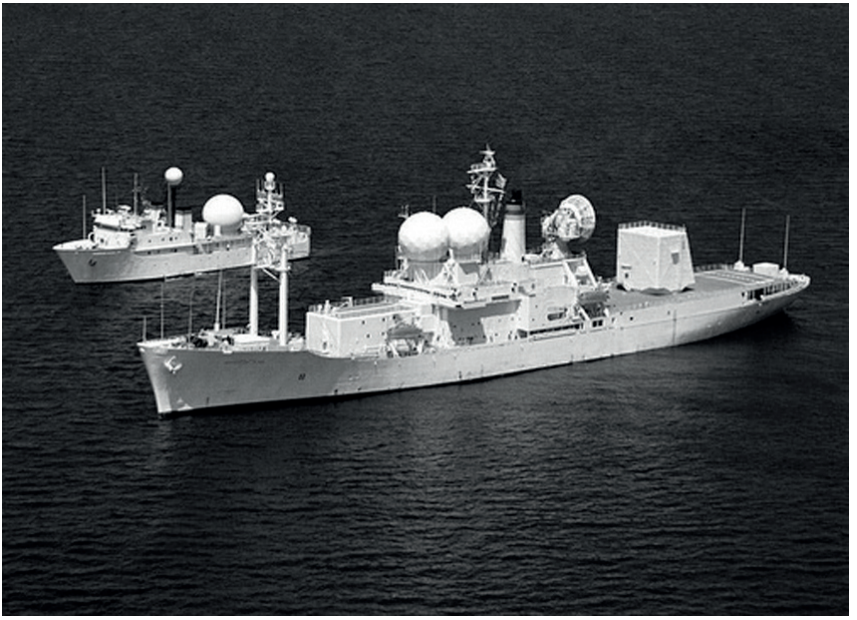


В полигоне «Акватория»



Бывало и так





Постоянные «партнеры» — «General H. H. Arnold», «Observation Island» и «Invincible» (T-AGM-24)



1960 г. пос. Советский



С офицерами соединения ТОГЭ-4



С офицерами кораблей соединения



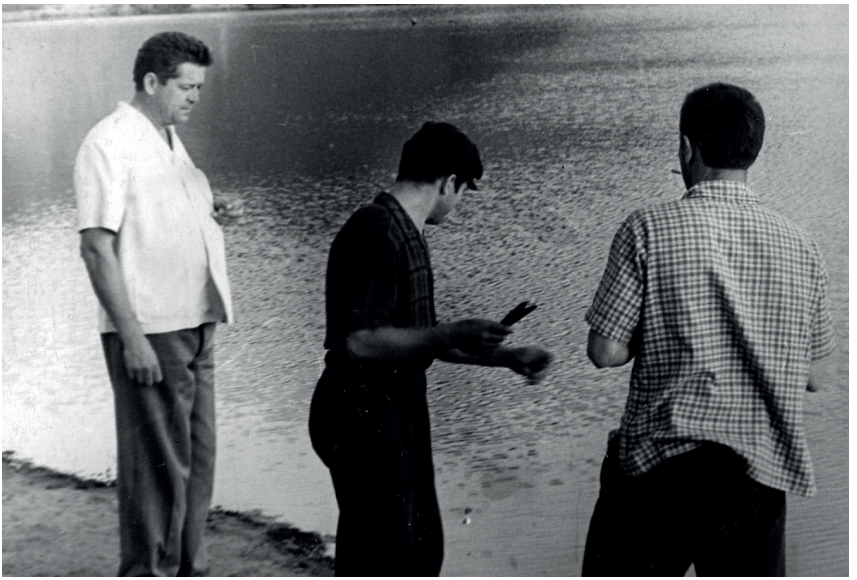
Обход корабля



За матросским столом



С женой Марией Ивановной



В отпуске на рыбалке



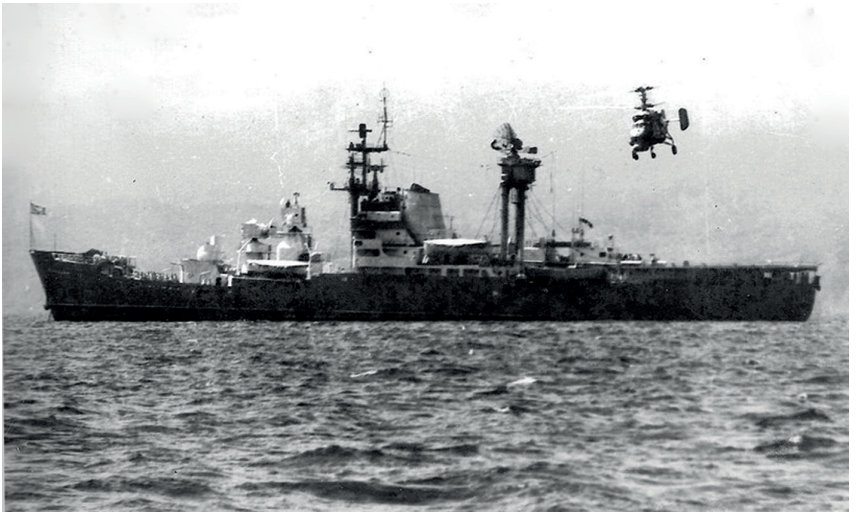
Внук родился. 1970 г.



В Корюковке, на родине. 1962 г.



Со школьными друзьями в Корюковке.



Становление морской авиации. КИК «Сахалин». 70-е годы.



С румынским космонавтом Думитру Прунариу. 1980 г.



С П. Н. Купреевым на встрече ветеранов соединения



Последняя встреча ветеранов соединения



В отпуске 1963 г.



Ю. И. Максюта.





Дома



На встрече «Максютовцев»: Дважды Герой Советского Союза В. А. Ляхов, Герой Советского Союза А. Н. Баландин и В. Д. Благов



Наш Адмирал Ю. И. Максюта



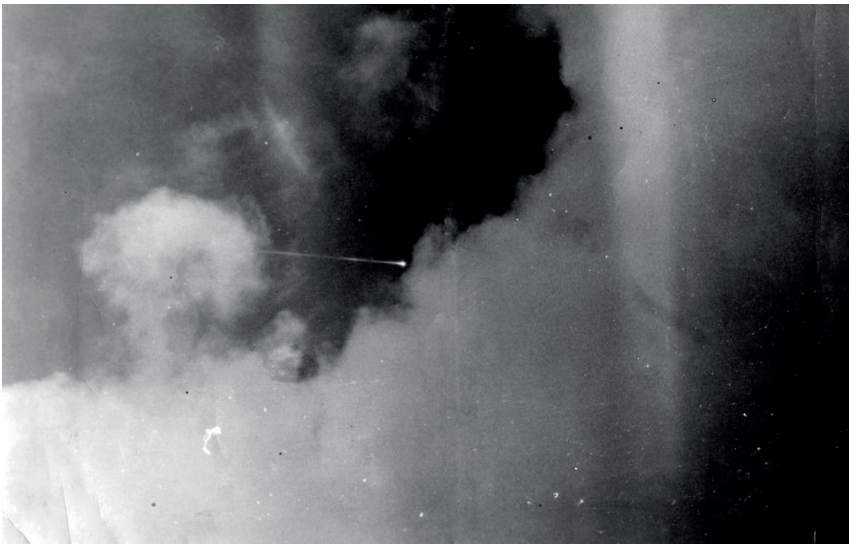




Последняя пристань Адмирала.
На Волковском кладбище Санкт-Петербурга



Созвездие Южный Крест.



Боеголовка над «Акваторией»



Тренировка по поисково-спасательным действиям

Литература и источники.

Черток Б. Е. Ракеты и люди. 2-е изд. М.: Машиностроение, 1999.

Каманин Н. П. Скрытый космос. М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

Суворов Е. Ф. Летопись зарождения, развития и первых шагов реализации идеи отечественной спутниковой системы. М.: Кучково поле, 2014.

Курочкин А. М., Шардин В. Е., Район, закрытый для плавания. М: Военная книга, 2008.

Мордвинов Б. Г. Спутниковые навигационные системы и глобальные технологии их применения.

Гаранин В. К. Записки деда. Корабельный КИК. 1959–66.

Задачи особой государственной важности. Из истории создания ракетно-ядерного оружия … (1945–1959 гг.): сб. док. сост. Ивкин В. И., Сухонина Г. А. — М.: РОССПЭН, 2010.

Кузнецов Н. Г. Курсом к победе. М.: Воениздат, 1987.

Черноморский флот. Информационный ресурс KCHF.RU.

Широкорад А. Б. Великая контрибуция. Что СССР получил после войны.

Комаровский Ю. А. Первые спутниковые навиг-е системы. Владивосток: Дальневосточный инст. коммуникаций, 2014.

Бережной С. С. Трофеи и репарации ВМФ СССР. Справочник. Якутск, 1994.

Бачурин А. П. Рождение ТОГЭ (краткий исторический очерк), http://www.toge.ru/hronix.html.

Эйзенштейн Сергей, драматическая киноэпопея «Броненосец Потёмкин».

Харламов Н. М. Трудная миссия. М.: Воениздат, 1983.

Грейг Олег и Ольга. Крымский гамбит. Трагедия и слава Черноморского флота

Уваров П. В. На ходовом мостике. К.: Политиздат Украины, 1987.

Корякин В. И., Вальчук С. В., Летопись Российского флота. Том 3. Научное издание. СПб: Наука 2012 г

Митичкин Н. С., Муратов В. Н., Тихоокеанский флот России, Владивосток, Русский остров, 2013.

Крисс П. Ж., Наука и технологии в пром-ти. № 1–2012 г.

ОКБ МЭИ, «Радиотехнические тетради».

Отчёт о полёте Ю. А. Гагарина. Русское геогр. Общ.. Новосибирск.

Лурье В. М., Адмиралы и генералы Военно-морского флота СССР: 1946–1960

Советская космическая инициатива в гос. док. 1946–64 гг. Под ред. Ю. М. Батурина. М.: РТСофт, 2008.

Хухтхаузен, Шелдон-Дюпле, Военно-морской шпионаж. История противостояния. Вече, 2013 г.

Макода В. С., Федотов А. В. 60-летие Гос. научно-исслед. навигационно-гидрограф. Инст. МО РФ.

Губарев В. Пролог к спутнику, Наука и жизнь № 4–1980 г.

Концерн «Океанприбор». Истор. очерк. СПб: Наука, 2009 г.

Нема А. И., Командно-измерительный комплекс СССР, http://www.kik-sssr.ru.

Гамулин С. Ф. Забытая экспедиция. Гангут 40/2007. СПб. Стр. 71–79.

ЦВМА, личное дело № 96080; ф. 3, оп. 24, д. 14, л. 36, 55, 56, л. 71, 354, 361; оп. 58, д. 21, л. 240; оп. 67, д. 1, л. 20; оп. 88, д. 5, л. 308; оп. 102, д. 2, л. 70.

Киреев В. Н., Круглов В. Н., Рязанцев Ю. И. Корабельные измерительные пункты. СПб.: ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова, 2007. — ISBN 5–900703–98–3.

Прощенко В. А. НИС «Космонавт Георгий Добровольский». СПб, 2014.

Морковин В. П. Взлётная полоса. М: Книга-Мемуар, 2017 г.

Капитанов А. А. Тайны двух океанов, Новости космонавтики, 7/2003.

Космический мемориал: Ю. И. Максюта http://sm.evg-rumjantsev.ru/voen-ruk/maksyuta.html

Морской сборник, Хроника, ноябрь 2007 г., Министерство обороны РФ, стр. 9

Морской сборник, Первый стратегический бой холодной войны, 10/2014 г. стр. 89–92 г., МО РФ, стр. 9

Материалы 2-й Конф. Союза ветеранов кораблей изм-го комплекса им. адм. Ю. И. Максюты http://flot.com/news/navy/index.php?ELEMENT_ID=11647.

Н. И. Бухтояров. Фото на память, память — на фото. Воронеж, 2009 г., И-во «Истоки»

Ковалев С. А. Их создали для полёта Гагарина и его последователей. Мор. Сбор-к, 11/2008 г., МО РФ, стр. 16–19.

Союз ветеранов кораблей измерительного комплекса им. адм. Ю. И. Максюты. Жили-были корабли. Сб. восп-й. 2016, 3 изд. Воронеж, ISBN 978–5-7267–0653–5

Зеленов Б. А. «Вестник Федерации космонавтики», № 4–2010 г. стр 10–12.

Зеленов Б. А. Сообщения ТАСС — это про нас. Журнал «Синева» Красноярского маш. завода № 3–4, 5–6

Александров С. Г. Записки механика «Чумикана». Издательские решения. 2016. ISBN 978–5-4483–1089–8

Матюшкин В. Ф.: Живая история: Повседневная жизнь человечества 2007. Молодая гв. ISBN: 978–5-235–02957–6 М. стр 136

Canberra Papers on Strategy Defence No.80. Desmont Ball. Soviet Sigint. Hawaii Operation.

Defense Intelligence Agency. Soviet Navy Surface Ship Identification Guide. September 1982.

NASA. MG402. Handbook for Apollo Instrumentation Ships. September 1968

Оглавление

Биография и воспоминания 3
Перечень сокращений 4
Слова благодарности 6
К читателю 9
Предисловие. Попытка одним абзацем описать жизнь человека 11
Становление 14
Война и служба, крейсер «Коминтерн» 18
Линкор «Севастополь» 24
Ориентир по жизни. Воспоминания Е. С. Жуйкова 29
Восстановление флота. С. Г. Горшков и Ю. И. Максюта 32
4-Я тихоокеанская океанографическая экспедиция — ТОГЭ-4 40
Missile range instrumentation ship. Операция «Pony express» 48
Позывной — «Графит» 52
Ты не плачь, анюта, в красный сарафан… 59
Огненный росчерк рассёк небо 63
Память о нем сохранится на века! Воспоминания Б. А. Зеленова 74
Таким остался в моей памяти. Воспоминания А. А. Бевзюкова. 76
От имени всех навигаторов и связистов флота 83
Один за всех и все за одного. Воспоминания В. К. Гаранина 93
Мой отец — адмирал 99
Бог, храня корабли, да помилует нас 108
Литература и источники 148

Юрий Иванович Максюта

Предельная дальность

Анатолий Курочкин

Подписано в печать 11.10.2017
Формат 60x90 $^{1}/_{16}$. Гарнитура Sylfaen.
Тираж 000 экз. Заказ №

Отпечатано в типографии...