



## ДРЕМЛЮГ ВАЛЕНТИН ВАЛЕНТИНОВИЧ

Почетный полярник, почетный работник морского флота, ветеран полярной гидрографии, кандидат географических наук, доцент, начальник ГМФ ВАМУ им. адм. С. О. Макарова 1950 - 1953 гг. Выпускник Гидрографического института Главсевморпути 1942 г.

### ГИДРОГРАФИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ<sup>1</sup>

15 сентября 1937 года я переступил порог Гидрографического института студентом первого курса, тогда очень известного, «элитного» учебного заведения.

История этого учебного заведения заслуживает отдельного описания.

Уже в первые годы эксплуатации Севморпути стало ясно, что необходимо готовить инженерные кадры, способные обстоятельно обследовать арктическую трассу, создавать морские карты, навигационные пособия, обеспечивающие безопасность плавания в сложных ледовых условиях. В связи с этим, постановлением ЦК ВКП(б) и Совета Народных Комиссаров от 24 июля 1934 года было открыто специальное высшее техническое заведение Гидрографический институт Главсевморпути, призванный готовить инженеров-гидрографов для работы в условиях Арктики. На этом основании начальник Главсевморпути О. Ю. Шмидт издал приказ №75 об открытии с 25 апреля 1935 года Гидрографического института при Гидрографическом управлении Главсевморпути в Ленинграде.

Первый прием составил 25 студентов на первый и второй курсы второго семестра. Это было связано с тем, что часть студентов перешли из Ленинградского государственного университета и Ленинградского института водного транспорта.

С 1935 по 1939 год Гидрографический институт был вынужден арендовать два этажа здания на Фонтанке, 59.

Первым директором был назначен доктор физико-математических наук профессор Петр Дмитриевич Белоновский. Для подготовки инженеров-гидрографов были привлечены крупнейшие ученые в области гидрографии и навигации. Заведующими кафедрами стали: гидрографии - доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР Георгий Сергеевич Максимов; геодезии - доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР Артемий Павлович Ющенко; астрономии - профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, инженер-вице-адмирал - Николай Николаевич Матусевич; кораблевождения - профессор, капитан дальнего плавания - Николай Александрович Сакеллари.

К преподаванию отдельных основных дисциплин были приглашены: академик О. Ю. Шмидт (геофизика), член-корреспондент АН СССР А. А. Иванов (астрономия и геодезия), профессора: инженер-контр-адмирал, доктор технических наук Б. П. Хлюстин

<sup>1</sup> Отрывки из книги: Дремлюг В. В. Морские дороги. От Чукотки до Канарских островов - СПб.. «ГеоГраф», 2006. - 328 с., 24 с. ил.

(мореходная астрономия, девиация магнитного компаса), доктор географических наук, флагман III ранга А. П. Белобров (гидрография), А. М. Паскин (морское дело, метеорология), доктор географических наук Н. И. Евгенов (гидрография, океанография), доктор географических наук С. А. Советов (гидрология), доктор географических наук Б. М. Янковский (геомагнетизм), кандидат технических наук, лауреат Государственной премии Б. И. Никифоров (геодезия).

С благодарностью вспоминали выпускники Гидрографического института время учебы, когда им посчастливилось учиться у замечательных педагогов и преподавателей, щедро передававших им свои знания по специальности и воспитавших их в лучших традициях морской культуры. Каждый преподаватель имел свою школу преподавания. Это были выдающиеся ученые.

Заведующий кафедрой гидрографии профессор Г. С. Максимов всегда без отклонений педантично излагал отдельные разделы гидрографии.

Профессор А. П. Белобров в процессе занятий для небольшого отдыха студентов позволял отвлекаться на шутки. Но на экзаменах был одновременно строг и доброжелателен.

Профессор А. П. Ющенко читал курс геодезии, поражая студентов своей эрудицией и неожиданными рекомендациями по более глубокому изучению курса лекций. Бывали случаи, когда он рекомендовал прочитать дополнительную литературу на английском и французском языках. «А кто их не знает, - говорил он - рекомендую немецкий учебник, он попроще». Сам Ющенко этими языками владел свободно.

Среди молодых преподавателей уважением пользовался доцент Б. И. Никифоров. Он вел занятия по геодезии без лишних комментариев, кратко и понятно. Впоследствии он стал доктором технических наук, лауреатом Государственной премии и заведовал кафедрой геодезии.

Особо хочется отметить административную и воспитательную работу директора Гидрографического института П. Д. Белоновского. По отношению к студентам он сочетал два качества. Во-первых, был строг и требователен к учебе. Во-вторых, был обаятельным человеком. Каждого студента он старался называть по имени и отчеству. Он обращал внимание на поведение студентов не только по отношению к преподавательскому составу, но и ко всему обслуживающему персоналу. Позорным считалось не поздороваться или не уступить дорогу любому работнику института.

С первых курсов студентов приучали к хорошим морским традициям. Уже на первом курсе на столы, покрытые белоснежной скатертью, еду в студенческой столовой подавали в фарфоровой посуде, рядом лежали в порядке сервировки ножи, вилки, ложки. Во время приема пищи дежурные преподаватели деликатно подсказывали студентам, как сидеть за столом, держать ложку, вилку, пользоваться ножом. И по нынешним временам совсем необычная вещь, в субботу и воскресенье на столе появлялись бутылки с легким вином из расчета одна бутылка на четырех студентов.

В учебно-воспитательной работе П. Д. Белоновский принимал неординарные решения. Так, отправляя студентов на практику на север с Московского вокзала, он лично вручал проездные документы уезжающим студентам: отличникам - в купейные вагоны, остальным - в общие плацкартные.

Учебная практика после I курса проводилась на Онежском озере, в специально построенном палаточном лагере на берегу Кондопожской губы. Практика включала шлюпочные походы на веслах и под парусами (руководитель П. Павловский), основы топографии и геодезии (руководитель С. А. Лукин).

Учебно-производственная практика будущих гидрографов в 1938- 1940 годы проводилась на Новой Земле в составе учебно- производственного отряда Гидрографического управления Главсевморпути. Отрядом руководили опытные специалисты Управления С. А. Янченко, В. И. Вильчинский, Н. И. Алексеев, О. А. Козлович.

На Новой Земле при созданном учебно-производственном отряде уже в 1938 году часть студентов исполняли должности техников - гидрографов, а в 1939 году к исполнению этих должностей были допущены все практиканты. Студенты участвовали в установке геодезических знаков и прибрежном промере. Гидрографическая практика проходила на небольших катерах, в шутку прозванных «петушками». По завершении учебно-производственной практики выполненные студентами промерные работы в виде отчетов сдавались на оценку инспекторам Гидрографического управления Главсевморпути.

Студенты 4 и 5 курсов проходили практику на гидрографических судах и гидрографических базах в различных районах арктического побережья.

В 1939 году в жизни Гидрографического института произошли три заметных события.

Во-первых, был открыт гидрометеорологический факультет (декан профессор В. Н. Кедроливанский). Во-вторых, при Гидрографическом институте было учреждено средне-техническое профильное учебное заведение - Гидрографический техникум

Среди преподавателей были выпускники Гидрографического института: И. П. Григоров, Н. Н. Настай, И. А. Алексеев. Учебная программа, рассчитанная на три года обучения, включала предметы: гидрография, геодезия, топография, гидрология, метеорология, кораблевождение, мореходная астрономия, теория и устройство судна, электрорадиотехника и электронавигационные приборы. В этом учебном заведении в сентябре 1939 года была организована специальная группа из 40 человек, имевших аттестаты о среднем образовании. Их зачислили сразу на третий курс.

К сожалению, с этой группой связано печальное событие. В навигацию 1940 года часть студентов этой группы была направлена на производственную практику на ледокольный пароход «Малыгин», который попал в эпицентр урагана у берегов Камчатки и погиб вместе с экипажем и научным персоналом.

В-третьих, по инициативе И. Д. Папанина, впервые в истории морских учебных заведений был разрешен прием девушек. Им было выдано форменное обмундирование. С этого времени их стали величать «гидрографинями».

Студенты Гидрографического института и техникума, в отличие от других морских учебных заведений, которые носили однобортные шинели и бескозырки, были одеты в кителя и двубортные шинели. Мужчины носили офицерскую фуражку, девушки - береты с кокардой, на которых красовался вымпел Главсевморпути.

Первые два года существования Гидрографического института он размещался в весьма неудобных помещениях, на двух верхних этажах дома по Фонтанке, 59. Аудитории были маленькие, практически никаких лабораторий не было. Все это размещалось в тех же классах, где читались лекции. Хорошо, что тогда набор был небольшой, по 25 человек, и это как-то спасало положение. Но это все было очень неудачно. Поэтому по ходатайству начальника Главсевморпути О. Ю. Шмидта и его первого заместителя И. Д. Папанина Советское правительство приняло решение о постройке в Ленинграде специального здания для Гидрографического института. Оно было построено в конце 1939 года на Заневском проспекте, дом 5. Это было внешне очень скромное по архитектуре здание, но внутри оно было очень нарядным, а главное,

удобным для занятий. Мраморный вестибюль соседствовал с белоколонным актовым залом, широкие лестницы вели в коридоры, по сторонам которых на втором этаже размещались рекреации, уютные комнаты для отдыха с мягкой мебелью. Полы были застланы коврами. С двух сторон в конце коридоров размещались большие лекционные аудитории в виде амфитеатров. На этом же этаже находились и все административные помещения: дирекция, хозчасть и т.п. А вот на третьем и четвертом этажах находились классы для групповых занятий и многочисленные великолепно оборудованные лаборатории: навигации, морского дела, геодезии, геофизики, гидрохимии, метеорологии и другие.

В истории создания Гидрографического института, его деятельности в довоенные годы нельзя обойти очень интересное событие также 1939 года, связанное с именем Ивана Дмитриевича Папанина. Я уже упоминал, что в том году начальником Главсевморпути был назначен Папанин. Помимо огромной организаторской работы по совершенствованию транспортного развития Северного морского пути, он прекрасно понимал, что для этого необходимо иметь достаточно квалифицированные кадры, прежде всего, для гидрографического обеспечения этой важной морской трассы. Поэтому неудивительно, что он неоднократно приезжал в Ленинград и обязательно посещал Гидрографический институт, интересуясь уровнем подготовки инженеров-гидрографов, а также, что его всегда отличало от других руководящих работников Главсевморпути, бытом студентов. Мне, тогда студенту второго курса, очень запомнилась встреча с И. Д. Папаниным зимой 1939 года. Всех студентов собрали в актовом зале в новом здании Института на Заневском, причем И. Д. Папанин приказал, чтобы присутствовали на этой встрече весь административный персонал и преподаватели. Как сейчас помню его слова: «Ну что, ребята, надо готовиться для работы в Арктике. Мы для вас сделали все - только учитесь хорошо! Вон у вас какие учителя - преподаватели прекрасные. Да и одеты, обуты вы хорошо, и стипендия у вас втрое больше, чем в других вузах». А стипендия была, действительно, 185 рублей, в то время как в других вузах Ленинграда она редко превышала 80-100 рублей. И тут же он сразу добавил: «А как у вас с бытом и питанием дело обстоит?». Вот тут некоторые студенты не растерялись. Кирилл Мартынов, мой одноклассник, большой шутник, вдруг и скажи: «Иван Дмитриевич! Вот, посмотрите, какие нам носовые платки выдали - вроде как из дерюги, весь нос испортишь!» Все преподаватели так и ахнули. А Иван Дмитриевич попросил платок и сказал: «Дерюга не дерюга, но дрянь!». И тут же приказал заместителю по хозяйству института Федотову: «Что, не можешь купить батистовых носовых платков?» Тот только закивал головой и сказал: «Будет исполнено!» И действительно, через неделю нам было выдано по дюжине прекрасных батистовых носовых платков. «Еще есть вопросы, товарищи студенты?» - спросил И. Д. Папанин. Тогда поднялся студент Гоша Огельви и говорит: «Вот уже третью неделю утром все какао поят - уже тошно от него!». И тут же раздалась реплика И. Д. Папанина: «Федотов! Чтобы завтра же были куплены пара ящиков лимонов и добрый чай - пусть ребята им побалуется!». После этого Папанин в сопровождении руководства Института направился в соседнее здание, где размещались общежития студентов. А надо сказать, что были они построены на военный лад - в каждой комнате жили по 20 человек, койки стояли в два яруса. Ну тут досталось и студентам, особенно старшинам групп, одним из которых, кстати, был и я. Иван Дмитриевич очень придирчиво осматривал, как застелены койки и ворчал: «Разве это будущие моряки? Одежда сикось-накось, подушки сбоку... А это что?». И показал на тарелки, которые стояли на тумбочках, полные окурков. Уходя, Папанин сказал: «Через пару месяцев приеду, чтобы

был полный морской порядок!». Вот так И. Д. Папанин опекал наш Гидрографический институт.

Первый выпуск 11 инженеров-гидрографов состоялся в 1938 году. В 1939 году Институт произвел второй выпуск - 27 гидрографов. В 1940 году было выпущено 24 гидрографа. В том числе диплом с отличием получил В. Х. Буйницкий, Герой Советского Союза (награжден за дрейф на л/п «Седов» с августа 1937 года по январь 1940 года). В 1941 году состоялся самый большой выпуск - 57 гидрографов. В этом году студентам выдали дипломы без защиты государственных экзаменов в связи с началом Великой Отечественной войны.

Всего с 1935 по 1942 год Гидрографический институт окончили 126 инженеров-гидрографов. Причем более половины выпускников были призваны в морскую пехоту. Когда началась Великая Отечественная война, они защищали Ленинград на Невском и Ораниенбаумском пятачках. Остальные работали в полярной гидрографии, на трассе Севморпути, обеспечивая боевые и транспортные операции военного и транспортного флотов.

14 выпускников Гидрографического института защитили кандидатские диссертации, из них: И. А. Богданов, В. В. Дремлюг, В. Е. Ольховский, К. Б. Мартынов, В. Ф. Дьяконов, В. П. Кожухов долгие годы преподавали в ВАМУ и ЛВИМУ имени адмирала С. О. Макарова. Причем Кожухов, Дьяконов, Ольховский и Буйницкий в последующие годы стали профессорами и докторами наук. Кандидаты наук И. П. Григоров, Я. П. Кобленц, Ю. В. Югаткин, Н. Д. Дмитриев, В. Н. Мальцев, В. А. Брюханов многие годы работали в полярной гидрографии и научных учреждениях, связанных с изучением Мирового океана.

В сентябре 1941 года в связи с блокадой Ленинграда институт и техникум прекратили свою деятельность согласно приказу начальника Главсевморпути от 25 сентября 1941 года. Однако, по распоряжению И. Д. Папанина в Красноярске, где тогда находилось Главное управление Севморпути, были собраны студенты четвертого курса, проходившие практику в Арктике после начала Великой Отечественной войны. Об их судьбе я еще расскажу более подробно.

Летом 1944 года Гидрографический институт возобновил свою деятельность. Был объявлен первый набор абитуриентов. Одновременно на гидрографический факультет были приняты без вступительных экзаменов бывшие студенты, окончившие перед войной два курса института, большинство из которых все пять лет участвовали в Великой Отечественной войне. Для продолжения учебы на третьем курсе создали специальную группу - 12 человек, кстати, из них был только один мужчина - Володя Кудрявцев, впоследствии один из ведущих специалистов ААНИИ. В этой же группе была студентка - Ольга Григорьева, которая поступила в институт до войны в 1939 году. Завершив учебу в 1947 году и вскоре защитив диссертацию, она была направлена на преподавательскую работу в ВАМУ. Затем она много лет проработала в ЛВИМУ и считалась одним из крупнейших специалистов в области теоретической механики, но и свои знания по метеорологии и океанологии она также старалась передать курсантам.

## **ЭШЕЛОНОМ В КРАСНОЯРСК**

17 октября мы еще раз вернулись на вокзал города Кирова и, к нашему удивлению, увидели, что подходит эшелон, состоящий из двух паровозов и более десяти вагонов пригородных электричек. Мы обратились к дежурному по станции: «Что это за чудо-эшелон?». Он сказал, что это последний эшелон с работниками

Главсевморпути, который следует из Москвы в Красноярск. Эшелон медленно подкатил к перрону, и одним из первых вышел из вагона, мы не поверили своим глазам, знаменитый полярник Эрнст Теодорович Кренкель. Я, Вася Лебедев и Борис Савин робко двинулись к нему.

Кренкель обратил на нас внимание. Я сказал ему, что мы студенты Гидрографического института и имеем указание И. Д. Папанина следовать в Красноярск. Он немного подумал и сказал: «Вы мне пригодитесь - ребята молодые, будете выполнять все мои поручения». И первое поручение выдал сразу на бланке «Герой Советского Союза Э. Т. Кренкель, первый зам. начальника Главсевморпути». Этот бланк мы вручили военному коменданту, а там было написано, что податели этого документа, т. е. мы трое, должны получить пищевой паек для эшелона Главсевморпути, согласно договоренности. Без лишних слов военный комендант вызвал начальника склада, и мы получили: мешок копченой колбасы, мешок с буханками черного и белого хлеба и мешок манной крупы. Взвалили все на тележку, которую дал нам носильщик, и доставили груз в эшелон. Потом не один раз за пятнадцать дней пути на крупных станциях мы проводили эту операцию, получая различные продукты по мандату Э. Т. Кренкеля.

Когда мы первый раз доставили все к эшелону, пошли и доложили Э. Т. Кренкелю. Он похвалил нас и сказал, что теперь надо подыскать нам место в эшелоне. Мы пошли по вагонам, которые, кстати, отапливались буржуйками-камельками. И в одном он увидел две свободные полки - просто сиденья. «Вот, - сказал он, - эти полки для вас троих». Представьте мое недоумение и удивление, когда нам сказали, что на соседних полках располагается профессор Владимир Юльевич Визе с семьей. Он с нами очень любезно поздоровался и сказал: «Располагайтесь поудобнее. Мне приятно соседство молодых людей, будущих гидрографов-полярников». И все пятнадцать дней нашего пути мы так и ехали рядом с семьей В. Ю. Визе. Старались, как только могли, помогать ему в хозяйственных делах: получение пайка, уборка купе и другое. Для меня Владимир Юльевич навсегда остался в памяти, ведь он сыграл большую роль в моей дальнейшей судьбе, о чем я еще расскажу далее.

По прибытии в Красноярск, мы помогли семье В. Ю. Визе добраться до выделенной ему квартиры, взяв на себя все заботы по доставке багажа. Нас направили в общежитие Главсевморпути. Это были комнаты, в которых стояли кровати с тонкими тюфяками, без одеял и подушек. В таких же условиях в первые дни оказалось и большинство эвакуированных сотрудников Главсевморпути с нашего эшелона. Для Главсевморпути выделили здание краеведческого музея, где потом располагались все подразделения Главка. На следующий день мы отправились на прием к Э. Т. Кренкелю, чтобы узнать нашу дальнейшую судьбу. Он довольно быстро принял нас и, прежде всего, обратил внимание на наш крайне неопрятный вид. Одеты мы были в старые заношенные ватники и ушанки, в брюках, которые требовали срочного ремонта. Он вызвал какого-то чиновника и сказал: «Это студенты Гидрографического института. Отправьте их в санпропускник (Ну, если правда, то он сказал «вошебойник»). А затем выдайте им по комплекту белья и форменную одежду». А затем добавил: «Я направлю вас на работу в Арктический институт» (где тогда начальником был Герой Советского Союза Виктор Харлампиевич Буйницкий, выпускник Гидрографического института. Года на два раньше окончил он институт, чем мы). Я получил назначение в отдел океанологии под начальство известного полярника Александра Федоровича Лактионова. До сих пор у меня осталась трудовая книжка, где есть первая запись о моей трудовой деятельности. Борис Савин и Вася Лебедев также работали в Арктическом институте, но

в других отделах. Параллельно с работой мне было поручено, по возможности, собрать студентов четвертого курса, которые были летом и осенью на практике в Арктике, для того чтобы продолжить нашу учебу. Удалось найти помимо нашей тройцы еще четырех человек: Володю Ольховского, Леонида Иванова, Андрея Волкова, Константина Артеменко. Нам стали читать лекции профессор В. Ю. Визе, профессор Г. С. Максимов, Г. Н. Говоров, начальник полярной гидрографии В. И. Сухоцкий.

В конце декабря 1941 года и в начале января 1942 года были проведены государственные экзамены по навигации, гидрографии и астрономии. Государственную комиссию возглавлял В. Ю. Визе. Всего членов комиссии было десять. В общем, экзамены шли довольно успешно. Но вот А. Волков, один из студентов, экзамены не сдал, потому что на вопрос Сухоцкого «Что такое хронометр?», почесав затылок, ответил: «А это такой прибор, который делает тик-так». После чего он был удален из помещения и от дальнейших экзаменов отстранен. Два студента: Владимир Евгеньевич Ольховский и Валентин Валентинович Дремлюг получили дипломы с отличием.

Но оказалось, что после того, как шестеро студентов окончили Гидрографический институт в январе 1942 года, его история не закончилась. По инициативе директора АНИИ В. Х. Буйницкого и при поддержке начальника Главсевморпути И. Д. Папанина в начале 1943 года был организован набор студентов в Гидрографический институт из школьников Красноярска и сельских районов. Всего на первый курс было набрано 25 человек, которые прошли курс обучения в 1943 – 1944 гг. на I-м и II-м курсах. Занятия проходили в том же здании, где в Красноярске работал АНИИ, сотрудники которого и вели занятия со студентами. Океанологию преподавал А. Ф. Лактионов, морские льды - И. С. Песчанский, метеорологию - А. В. Бианки. Осенью 1944 года все студенты были направлены в Ленинград, где начал функционировать Гидрографический институт.

Вернемся в 1942 год. Наша тройца: Борис Савин, Вася Лебедев и я были оставлены на работе в Арктическом институте, но уже в должности инженеров-гидрографов. А Володя Ольховский, Леонид Иванов и Константин Артеменко направлены на работу в полярную гидрографию.

Я успешно работал в отделе океанологии и уже весной 1942 года опубликовал совместно с А. Ф. Лактионовым свою первую статью в журнале «Проблемы Арктики». Она называлась «Анализ скорости движения судов во льдах арктических морей». К этой тематике я возвращался неоднократно позднее.

В июне 1942 года я был переведен на работу в ледовый отдел (руководитель Владимир Николаевич Кошкин), откуда был направлен в Ледовый патруль-18 на г/с «Мурманец». Но об этом плавании следует рассказать особо."

## **«ВЕЗУЧЕЕ» ПЛАВАНИЕ ЛЕДОВОГО ПАТРУЛЯ-18**

Хорошо помню свою ночную вахту 16 июля 1942 года. «Мурманец» стоял на якоре в заливе Малые Кармакулы на западном побережье Новой Земли. Здесь же на рейде находились два гидросамолета ледовой разведки Главсевморпути.

Около 2 часов ночи, когда мы находились со вторым помощником капитана в штурманской рубке, раздались частые орудийные выстрелы. Выскочили на мостик и увидели сквозь туман подводную лодку, которая обстреливала гидросамолеты и здание полярной станции. Объявили боевую тревогу и дали сигнал в машинное отделение готовить судовой двигатель к пуску. Вот тут-то и помянули его недобрым словом - из машины сообщили, что для этого требуется не менее 20 минут. Быстро оценил создавшуюся обстановку появившийся на мостике капитан П. И. Котцов. Он отдал

приказ начать обстрел из пулеметов артиллеристов, суетившихся у орудия на палубе немецкой подводной лодки. Несколько удачных очередей из наших крупнокалиберных пулеметов накрыли их орудийный расчет. Немцы засуетились, быстро закрыли люки, спустили перископ, и подводная лодка спешно ушла под воду и покинула залив. Скорее всего, они не ожидали такой наглости от гидрографического суденышка. В это же время сигнал боевой тревоги объявили и на «Эмпайр Тайд», укрывавшемся в одной из соседних бухточек. Надо полагать, что подлодка рассчитывала потопить и «Эмпайр Тайд», груженный военным снаряжением и имевшей на борту более 200 спасенных моряков конвоя PQ-17.

Это, наверное, был единственный случай в Баренцевом море, когда парусно-моторный бот, не приспособленный к боевым действиям, заставил отступить подводную лодку. Много позже, из архивных документов стало известно, что это была немецкая субмарина U-601. Все другие номера немецких подводных лодок, о которых дальше пойдет речь, взяты нами из тех же источников.

Из Малых Кармакул «Мурманец» направился в пролив Маточкин Шар, где 18 июля, совместно с 7 судами - остатками каравана PQ-17, отражал налеты немецкого торпедоносца. При этом обратил на себя внимание такой факт - как только торпедоносец, идущий на малой высоте, приблизился к судам, с нескольких из них мгновенно спустили спасательные плоты и стали отгребать к берегу. После налета торпедоносца мы пытались выяснить у английских и американских моряков, почему были покинуты суда. Они очень неохотно признались, что, по их данным, немцы не топят суда, кроме советских, если команда покидает судно не оказывая сопротивления. На наши справедливые возражения, что значительное количество судов конвоя PQ-17 все же были потоплены, они только пожимали плечами. А некоторые из них цинично заявили, что шли в конвои, чтобы заработать за один рейс на небольшой магазин или ранчо, поэтому второй раз погибать на судне они не хотят.

Согласно распоряжению из штаба морских операций, 18 августа г/с «Мурманец» подошел к полярной станции на мысе Желания в ожидании каравана судов, идущих с запада в Карское море. В период с 22 июля по 23 августа г/с «Мурманец» патрулировал в районе мыса Желания, где обеспечивал гидрометеорологической информацией боевые корабли и транспортные суда.

22 августа мне досталась неприятная утренняя вахта. Вахтенный матрос доложил, что среди редких льдин виден подозрительный буран. В бинокль стало четко видно, что это перископ подводной лодки. Дали сигнал боевой тревоги, подготовили пулеметы к бою. Сообщили в машины - «запустить двигатель». И опять старая история - двигатель может быть запущен не ранее, чем через полчаса. Вся команда с напряжением следила за движениями подводной лодки. Она под перископом сделала полукруг, а затем полностью погрузилась и ушла в неизвестном направлении. Машина к тому времени заработала, и капитан направил «Мурманец» во льды, куда немецкие подводные лодки не заходили. Очевидно, это была немецкая подлодка U-255, которая через несколько дней обстреляла полярную станцию на мысе Желание.





23 августа было получено сообщение из штаба морских операций о том, что в Карское море направляется неприятельский рейдер «Адмирал Шеер», проход которого возможен вокруг мыса Желания.

Видимо судьба была к нам благосклонна, ибо «Мурманец» в это время совершал плавание в том же районе, где рейдер проследовал в Карское море. Наш путь несколько раз пересекался с курсом рейдера, и разница в одних и тех же координатах составляла 4-5 часов.

Разведывательный самолет рейдера обнаружил караван из девяти советских транспортных судов и ледоколов «Ленин» и «Красин», который вышел из Диксона, направляясь в Архангельск. Но в это время упал густой туман, и рейдер каравана не обнаружил.

Печальнее оказалась судьба ледокольного парохода «А. Сибиряков», которого рейдер встретил 25 августа в районе острова Белуха. После неравного боя, длившегося полчаса, «А. Сибиряков» был потоплен. Погибла большая часть экипажа, а остальные были захвачены в плен. 27 августа «Адмирал Шеер» подошел к Диксону и начал обстрел из крупнокалиберных орудий зданий порта, полярной станции и судов, стоящих на рейде. Сопротивление рейдеру оказал л/п «Дежнев» и двухорудийная батарея тяжелых орудий, установленная на причале порта. Рейдер получил несколько попаданий и, прикрывшись дымовой завесой, ушел в открытое море.

Несмотря на такую сложную ситуацию, штаб морских операций сообщил, что «Мурманец» должен продолжать патрулирование в заданном районе, а также подойти к полярной станции на острове Домашний для снятия с нее полярников во главе с Борисом Александровичем Кремером.

3 сентября г/с «Мурманец» подошел к острову Домашний, покрытому снегом. На берегу стояли три человека, что-то кричали и размахивали руками. Спустили с борта катер, на котором отплыли старпом П. А. Савельев, начальник Ледового патруля А. П.

Шумский и навигатор В. В. Дремлюг. На берегу мы попали в дружеские объятия полярников, а затем отправились к зданию полярной станции. Это строение было сооружено еще в 30-х годах XX века известными исследователями Северной Земли Г. А. Ушаковым и Н. Н. Урванцевым. Я впервые увидел такую одинокую старую постройку полярной станции. Внутри через маленькие окошки едва пробивался свет. В помещении было тесновато: три койки, деревянные табуретки и стол. По стенам висели шкуры белых медведей и два карабина. Лампочка над столом, несколько полок с книгами да попискивающая рация напоминали о том, что за окном 1942 год.

Из беседы с Б. А. Кремером выяснилось, что полярники на острове Домашний не знали о сложной военной обстановке, сложившейся в навигацию 1942 года у берегов Новой Земли и в Карском море, так как связь по радио была строго ограничена. Мы рассказали им о трагедии конвоя PQ-17, а также о том, что в Карском море находится рейдер «Адмирал Шеер» и несколько немецких подводных лодок. Мы предупредили полярников острова Домашний о возможности прихода в их район немецкой подводной лодки и предложили перейти на борт «Мурманец» для эвакуации на материк. Однако они заявили, что их долг продолжать наблюдения за погодой и льдами в данном районе Арктики, необходимые для советских кораблей и судов.

Снабдив дополнительным продовольствием и углем зимовщиков, мы с тяжелым чувством покинули Домашний. Что ждало их после нашего ухода в то лихолетье? Ведь уже 6 сентября на острове Уединения немецкая подлодка подожгла полярную станцию. По последующим сведениям только сплоченные льды не позволили немецкой подлодке подойти в район острова Домашний.

После смерти по его завещанию Б. А. Кремер был похоронен на острове Домашнем. Более того, в том памятном старом здании полярной станции сейчас организован музей, посвященный исследователям Северной Земли.

6 сентября мы подошли к полярной станции на острове Уединения. Стояла пасмурная, туманная погода. Полярники, зная, что в Карское море проникли немецкие подводные лодки и рейдер, передали по радиосвязи открытым текстом на мыс Челюскин, что около острова находится неизвестный корабль. Поскольку радиосвязь открытым текстом была строго запрещена г/с «Мурманцу», с него начали подавать световые и флажные сигналы, на которые с берега не отвечали. Капитан принял решение уйти от острова во льды.

Полярники острова Уединения жестоко поплатились за свое легкомыслие: сразу же после нашего ухода всплыла подводная немецкая лодка U-251 и обстреляла полярную станцию.

Следуя указанию штаба морских операций, «Мурманец» 8 сентября направился к острову Диксон. При подходе к его берегам весь экипаж высыпал на палубу, ожидая увидеть сожженный и разрушенный поселок и порт. К нашему удивлению, постройки практически совсем не пострадали. Из расспросов жителей мы выяснили, что при подходе к острову Диксон рейдер сосредоточил артиллерийский огонь по двум небольшим островкам, где ранее была расположена батарея орудий, снятая за неделю до событий. Был обстрелян также остров Конус, на котором находился склад горючего. Конечно, основной огонь на себя принял героический ледокольный пароход «Дежнев».

12 сентября 1942 года научно-оперативная группа вылетела в Красноярск, где в то время находилось Главное управление Северного морского пути. Так закончилась моя первая военная навигация в Арктике.

Прошло много лет, а остались вопросы, о которых долго спорили участники Ледового патруля. Почему трижды немецкие подводные лодки, которые могли легко

уничтожить г/с «Мурманец», этого не сделали? Ведь в 1943 году они безжалостно расстреляли судно Ледового патруля «Академик Шокальский». Может быть «Мурманец» являлся судном, следуя за которым немецкие подводные лодки изучали ледовую обстановку? А может быть нам повезло, что командовал г/с «Мурманец» опытный капитан П. И. Котцов, знавший, когда надо вступать в бой, а когда необходимо уходить от немецких подлодок во льды или отмельные места?

## АСПИРАНТУРА

В конце апреля 1946 года я был освобожден от работы в Гидрографическом управлении Главсевморпути в связи с поступлением в аспирантуру БАМУ.

Мне посоветовали выбрать специальность «Океанология» при кафедре гидрологии. Научным руководителем рекомендовали одного из известных полярных океанологов Игоря Владиславовича Максимова. Тема диссертации была сформулирована так: «Приливы Чукотского моря и моря Бофорта». Я плавал в этих районах, и материалов по ним у меня было собрано достаточно много.

С большой признательностью вспоминаю моих преподавателей по аспирантуре. Прежде всего, очень приятного в общении и весьма эрудированного доцента нашей кафедры Виталия Николаевича Степанова, старшего научного сотрудника АНИИ Александра Федоровича Лактионова, доцента Карла Давыдовича Тирона, которые передавали мне безвозмездно свой огромный научный опыт. Каждое общение с ними позволяло мне более сознательно, с научным подходом осваивать отдельные разделы полярной океанологии. Они не только готовили меня к сдаче кандидатских экзаменов, но и очень много помогали мне собирать и компоновать материалы по теме диссертации.

В. Н. Степанов всегда был в хорошем настроении, мог среди занятий с аспирантами вытащить свою записную книжку - это был «кладезь» анекдотов. Он непременно рассказывал тот, который вроде и к теме занятий не подходил, но всегда поднимал всей нашей группе аспирантов настроение.

Английский язык вела милейшая дама Мария Васильевна Краммер, у которой я до войны учился в Гидрографическом институте. У меня с ней на аспирантских занятиях произошел занятный случай. В Гидрографическом институте я довольно хорошо освоил английский язык, но это был 1941 год. А во время экспедиционных плаваний в период Великой Отечественной войны на Чукотке приходилось осваивать чукотский язык. И вот представьте такую сцену: Мария Васильевна на аспирантских занятиях задает мне вопрос на английском языке, на каком судне я плавал и в каких районах Арктики? Не знаю, что на меня нашло, но я вдруг, не задумываясь, сказал по-чукотски: «Вани-вани валюмеркен» - «Не понимаю». Нас было 5 аспирантов, и их позы и выражения лиц были аналогичны заключительной сцене из «Ревизора» Гоголя. Мария Васильевна немного опешила и спросила, здоров ли я и хорошо ли спал? И только тут я схватился за голову, а кругом давились от смеха аспиранты. Я извинился перед Марией Васильевной и сказал, что очень вспомнилась Чукотка.

К маю 1949 года я сдал аспирантские экзамены по океанологии, навигации, английскому и немецкому языкам и диалектическому материализму. К этому времени благодаря активной поддержке доцентов нашей кафедры В. Н. Степанова, К. Д. Тирона и профессора кафедры гидрографии А. П. Белоброва мной была подготовлена к защите кандидатская диссертация: «Приливы Чукотского и Бофортова морей». Защита должна была состояться на географическом факультете Ленинградского университета.

Но не всегда кончается так, как хотелось бы. Мой официальный руководитель, тогда еще доцент, И. В. Максимов готовил в это же время свою докторскую диссертацию и буквально за две недели до срока моей защиты заявил, что он не удовлетворен содержанием моей диссертации. Я был шокирован, да и обижен, так как все остальные доценты нашей кафедры океанологии, как и заведующий кафедрой гидрографии профессор А. П. Белобров, отзывались о диссертации весьма положительно. Он попросил меня привезти свою диссертацию к нему на дом на пару дней, чтобы он смог более детально с ней ознакомиться.

Через неделю он сообщил мне, что диссертация написана обстоятельно, грамотно и по-новому освещает приливы Чукотского моря и моря Бофорта, особенно с точки зрения мореплавания в этих районах. Более того, он ознакомил с моей диссертацией профессора В. Ю. Визе. И он сказал буквально следующее: «Пусть на титульном листе укажут, что руководителем аспиранта является член-корреспондент АН СССР, профессор В. Ю. Визе, такими интересными работами не бросаются. Этого молодого человека я уже несколько раз встречал за творческой работой. Он великолепно сдал госэкзамены, потом работал у А. Ф. Лактионова в АНИИ».

Через две недели мне на географическом факультете Ленинградского университета назначили дату защиты диссертации - 29 июня 1949 года. Я, конечно, изрядно поволновался за эти дни, но меня успокаивали на кафедре. Очень любезно позвонил по телефону А. П. Белобров и сказал, что он еще раз переговорил с В. Ю. Визе, и все будет, как он сказал, хорошо.

И вот являюсь я в овальный зал, где за столом сидят члены Ученого совета географического факультета Ленинградского университета. Когда я бросил взгляд на этих уважаемых ученых, у меня, честно говоря, поджилки затряслись. За столом сидели: В. Ю. Визе, Н. Н. Матусевич, А. П. Белобров, А. И. Дуванин и еще несколько, незнакомых мне, членов Ученого совета. На защиту я явился в морской форме, в которой было положено ходить преподавателям Высшего арктического морского училища, вытянулся у стола и доложил председателю Ученого совета о том, что я готов к защите диссертации.

Как и положено, председатель Совета предупредил меня, что для защиты диссертации отводится 20 минут, ну и еще около 10 минут на вопросы членов Ученого совета. Но бывают же такие курьезы! Только подошел я к кафедре, как за окном загремел гром, полил дождь. Ну, вообще говоря - хорошая примета. А. П. Белобров, старый морской офицер, пошутил и сказал: «Дождь - хорошо. Лишь бы не было слез из ваших глаз». Я для порядка взглянул на свои наручные часы, которые мне безотказно служили с 1934 года. Они меня никогда не подводили. Довольно бойко переходил я от плаката к плакату, к картам, но через некоторое время заметил, что некоторые члены Ученого совета стали переговариваться, переглядываться. За окном гремел гром, и дождь лил как из ведра. Ну, думаю, членам Ученого совета не очень понравится после защиты выходить из здания университета под такой ливень. Но я, разгоряченный докладом, почувствовал, что что-то тут не в порядке. Посмотрел на часы: еще оставалось мне докладывать минут пять-шесть. Но в это время раздался громкий голос председателя Ученого совета: «Уважаемый диссертант! Тема вашего доклада очень интересная, но вы излагаете ее уже 35 минут». Я густо покраснел, взглянул на свои часы, сравнил с показаниями часов, которые висели на стене... И понял, что мои часы остановились. Я посмотрел на членов Ученого совета и буквально споткнулся на полуслове. Выручил меня, как всегда, А. П. Белобров. Шутя, он сказал: «Спускай лот до дна и быстренько наверх, а мы пойдем, покурим, подумаем, что с тобой делать».

Спасибо, подошел ко мне профессор Александр Иванович Дуванин, с которым мы потом много лет дружили, похлопал по плечу и сказал: «Отличная работа! Над этой темой надо работать дальше и готовить ее к докторской диссертации».

После получасового перерыва все члены Ученого совета географического факультета Ленинградского университета собрались вновь. Секретарь совета зачитал решение о присуждении Дремлюгу Валентину Валентиновичу степени кандидата географических наук. Да, такие минуты запоминаются на всю жизнь. Как было приятно, когда большинство членов Ученого совета подходили ко мне и говорили доброе слово. Они советовали заниматься этой очень интересной и полезной для науки тематикой, особенно с учетом того, что я уже побывал в Арктике. Что для меня было очень важно, А. И. Дуванин, один из крупнейших специалистов по приливам Мирового океана, сказал: «Вы очень удачно совместили две темы - ледяной покров и воздействие на него приливов в Арктических морях. Об этом написано очень мало, и я вам очень рекомендую и дальше продолжать работать над этой удивительно интересной темой».

Среди родных, друзей и членов нашей кафедры мы скромно отметили дома это важное для меня событие.

## ДОЦЕНТ ЛВИМУ

1 октября 1954 года в связи с реорганизацией ВАМУ в Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С. О. Макарова, был ликвидирован гидрометеорологический факультет. Я был освобожден от руководства этим факультетом и направлен на должность доцента кафедры гидрологии, которая вошла в состав вновь организованного арктического факультета ЛВИМУ. Вот на этой кафедре я и преподавал до ухода на пенсию в конце 1985 года.

ЛВИМУ было отнесено к высшим учебным заведениям I категории. Ему было дано право присуждения степени кандидата технических наук и представления к утверждению ученой степени доктора технических наук. За училищем сохранялись льготы и другие преимущества, установленные Постановлением Государственного комитета обороны от 5 марта 1944 года.

В ЛВИМУ было создано 6 факультетов: судоводительский, радиотехнический, судомеханический, электромеханический, гидрографический и гидрометеорологический (последние два в 1956 году объединены в единый арктический факультет). Позднее в 1981 году был создан факультет управления морским транспортом.

Начальником ЛВИМУ был с 1954 по 1966 год В. Н. Кошкин. В последующие годы начальниками этого училища были профессора А. В. Жерлаков (1966-1975), В. С. Гаврилов (1975-1981), Г. А. Давыдов (1981-1989), А. В. Яловенко (1989-1990).

В связи с большим количеством факультетов ЛВИМУ располагалось в трех городках. На Заневском, дом 5, находились судоводительский, арктический и радиотехнический факультеты. На Косой линии Васильевского острова, дом 15а, располагалось командование училища и административные службы, а также кафедры, ведущие учебный процесс на I и II курсах всех факультетов. На 22-ой линии Васильевского острова были кафедры и учебные мастерские судомеханического и электромеханического факультетов.

В 1975 году был введен новый учебный и жилой комплекс в Стрельне, где разместился общеинженерный факультет первых двух курсов всех специальностей. Много лет его начальником был Ю. П. Антонов, выпускник арктического факультета.

Кстати, арктический факультет больше других менял место своего расположения. Организован он был в 1956 году на Заневском, затем его перевели на Косую линию 15-а. С 1985 года он находился в одном из бывших зданий Ленинградского арктического училища в Стрельне, а в 1992 году его разместили в новом корпусе ЛВИМУ в той же Стрельне.

Поскольку я более 30 лет работал доцентом кафедры океанологии арктического факультета, опишу его структуру и деятельность. Арктический факультет был в 1956 году образован на базе гидрографического и гидрометеорологического факультетов ВАМУ. Он готовил специалистов для Арктики по трем специальностям: гидрография, океанология, метеорология. На факультете продолжали работать преподаватели старшего поколения, такие как начальники кафедр: гидрографии - профессор А. П. Белобров, океанологии - профессор И. В. Максимов, геодезии - Б. И. Никифоров, профессор И. А. Блинов, доценты В. В. Дремлюг и Л. А. Иванов. Но большинство преподавателей составляют выпускники ВАМУ и ЛВИМУ - профессора В. Г. Глухов, А. Н. Гордиенко, Г. В. Макаров, Б. А. Слепцов-Шевлевич, А. Л. Тезиков, В. В. Томсон, В. А. Шматков.

С 1956 по 2005 год арктический факультет окончили около 2000 специалистов-гидрографов, океанологов и метеорологов. Большинство из них трудятся в Гидрографическом предприятии Минморфлота (Полярная гидрография), ДАНИИ, Институте океанологии АН РФ, ЦНИИ Морского флота и других научных и производственных организациях, связанных с изучением Мирового океана.

Среди выпускников арктического факультета многие стали известными учеными и исследователями Арктики и Антарктики.

На кафедре гидрологии мне было поручено читать курс «Навигационная океанография» на судоводительском и арктическом факультетах, а также руководить океанографической практикой.

Еще раз следует упомянуть наших старших преподавателей: профессоров А. П. Белоброва, А. П. Ющенко, Б. Н. Никифорова, которые все время опекали нас, молодых преподавателей. Они слушали наши лекции, помогали исправлять методику преподавания. Именно, благодаря им, нам периодически Ученый совет ЛВИМУ поручал готовить новые учебные пособия. Подготовка таких пособий требовала ознакомления с большим количеством литературы по морской и гидрометеорологической тематике, но это приносило и свои плоды.

В 1965 году вышла в издательстве «Транспорт» монография В. В. Дремлюга, Г. Н. Уханова, Ю. М. Филиппова «Навигационная океанография». В этой монографии авторы использовали материалы своих кандидатских диссертаций.

В 1968 году Ученый совет ЛВИМУ поручил подготовить В. В. Дремлюгу и Л. С. Шифрину стандартный учебник «Навигационная гидрометеорология» для судоводительской и гидрографической специальностей. Такой учебник вышел в свет в 1970 году. А в 1978 году было издано дополненное и исправленное издание этого учебника. В конце 1974 года В. В. Дремлюгу было поручено подготовить учебное пособие «Методы океанологических исследований и обработка наблюдений» для океанологической специальности, изданное в 1976 году.

В эти годы в ЛВИМУ училась большая группа польских аспирантов по специальности «судовождение». По инициативе одного из них, Бернарда Вишневого, было переведено на польский язык и издано учебное пособие «Навигационная океанография»: W. W. Driemljug «Oceanografia nautyczna», Wydawnictwo Morskie, Gdansk, 1974.

Второе издание учебника «Навигационная гидрометеорология» почти полностью разошлось к 1982 году. Поэтому отдел учебных заведений Минморфлота СССР принял решение о подготовке нового стандартного учебника для судоводительской и гидрографической специальностей «Гидрометеорологическое обеспечение судовождения». Написать учебник было поручено доцентам арктического факультета ЛВИМУ А. И. Гордиенко и В. В. Дремлюгу. Пришлось немало потрудиться, потому что появилось много новых данных, научных объяснений о явлениях, которые происходят в море. Моряки предъявили свои требования о более подробном описании течений, морского волнения, ледовых условий и их влияния на условия плавания. Учебник был издан в 1987 году, когда я уже вышел на пенсию. Но мне было приятно получать положительные отзывы преподавателей морских училищ и судоводителей о том, что учебник соответствует современному научному уровню и практическим задачам судовождения. Этот учебник, сообщали они, будет служить на пользу судовождению еще в XXI веке, что действительно и произошло.

Я повседневно общался с ним, когда был руководителем научно-практической темы «Основные закономерности влияния гидрометеорологических факторов на плавание судов». А. Е. Сазонов, несмотря на все высокие научные звания, всегда был предельно вежлив и открыт для общения. Недаром о нем говорили: «Даже если Анатолий Ефимович в чем-то и откажет по работе, то он сделает это в такой форме, что все из его кабинета выходили, улыбаясь».

С большой теплотой вспоминаю о начальнике судоводительского факультета Михаиле Ивановиче Гаврюке. Хотя числился я на арктическом факультете, но основные лекции читал судоводителям по курсу «Гидрометеорологическое обеспечение судовождения». Михаил Иванович всегда интересовался, как у меня проходят лекции, как их воспринимают курсанты, хотя я знал, что он весьма положительно отзывался о моем преподавании на Судоводительском факультете. И как-то незаметно мы очень подружились с ним. Часто в каникулярное время совместно отдыхали в Доме отдыха «Балтиец». А когда он был назначен начальником ДВИМУ имени Невельского во Владивостоке, он неоднократно приглашал меня для чтения лекций в этом училище.

К слову сказать, доводилось мне читать лекции и в Мурманском высшем морском училище, где заместителем начальника по науке был мой однокашник Владимир Евгеньевич Ольховский. А также в Высшем морском училище в Новороссийске. Там начальником был выпускник Ленинградского мореходного училища В. И. Удалов. Благодаря ему, я побывал во многих местах героической обороны Новороссийска.

С большой благодарностью вспоминаю доктора технических наук профессора А. В. Жерлакова. Когда он был заместителем по учебной работе, а затем начальником ЛВИМУ, он неоднократно поддерживал меня в отдельные трудные периоды работы в училище. Мне было уже 50 лет, когда, благодаря А. В. Жерлакову, впервые получил «добро» на заграничные плавания и совершил более 10 рейсов на научно-исследовательских судах ДАНИИ и учебном судне «Зенит». Об этих плаваниях во многих районах Атлантического океана я подробно расскажу в следующих главах.

Но самая многолетняя дружба связывала меня с Леонидом Александровичем Ивановым. Мы с 1937 по 1942 год были студентами Гидрографического института в одной группе. Во время Великой Отечественной войны работали в гидрографических экспедициях в Арктике. После войны преподавали в БАМУ, а затем в ЛВИМУ имени адмирала С. О. Макарова.

Л. А. Иванов был начальником Арктического факультета с 1958 по 1973 год. Он пользовался большим уважением у преподавательского состава и у курсантов училища.

После ухода с должности начальника арктического факультета Л. А. Иванов проработал еще много лет на кафедре гидрографии доцентом. И только, когда ему исполнилось 86 лет, он ушел на пенсию.

## **СПЕЦИФИКА ПРАКТИКИ НА УПС «ЗЕНИТ»**

Чтение лекций и подготовка к изданию учебников в ЛВИМУ занимало много времени и доставляло моральное удовлетворение. Но как только наступало лето, сразу тянуло в море. А возможности для этого были, так как училище приобрело современное учебное судно «Зенит», которое позволяло проводить практику курсантов практически в любом районе Мирового океана.

УПС «Зенит» имел водоизмещение 6000 тонн, длина его составляет 104 метров, ширина 14,4 метра. Мощность главной энергетической установки 2500 лошадиных сил, скорость 13,5 узлов. В благоустроенных кубриках размещалось 140 курсантов. От 6 до 10 преподавателей жили в комфортабельных двухместных каютах. На «Зените» была оборудована учебная штурманская рубка и учебные классы. В дополнение к основному судовому радиолокатору, имелись еще два дополнительных, которые использовались в учебных целях. Два небольших трюма позволяли перевозить различные грузы, в погрузке и разгрузке которых, как правило, участвовали курсанты.

В первых рейсах на УПС «Зенит» практику проходили курсанты судоводительского и судомеханического факультетов. С 1975 года было принято решение о направлении на «Зенит» для прохождения практики курсантов арктического факультета - гидрографов, океанологов и метеорологов, что вызвало необходимость установки дополнительного оборудования. С правого и левого бортов, на главной палубе были поставлены лебедки Томсона для измерения глубин и спуска на тросе серии гидрологических приборов - батометров, термоглубомеров и измерителей течений. Были также установлены специальные стойки у переборок надстроек на главной палубе, на которых крепились перед спуском на воду и подъеме гидрологические приборы. На крыльях верхнего открытого ходового мостика закрепили кронштейны, на которые подвешивали психрометры для измерения температуры и влажности воздуха.

Штурманский состав и боцманская команда первое время выражали неудовольствие тем, что на морском судне появилось совсем несвойственное ему оборудование. На наше счастье капитаном судна был Юрий Федорович Кошелев, о нём я уже писал, который имел диплом не только судоводителя, но и гидрометеоролога. Он достаточно твердо заявил, что на УПС «Зенит» проходят практику на равных основаниях судоводители, судомеханики, гидрографы, океанологи и метеорологи. После такого разъяснения штурманский состав, как и весь экипаж, помогали при необходимости в проведении практики курсантов арктического факультета.

Гидрографы третьего курса знакомились с основами навигации и морского дела. Они несли штурманскую вахту в учебной рубке, а также осваивали основы мореходной астрономии.

Учебным помощником на УПС «Зенит» был Юрий Петрович Антонов - океанолог, выпускник БАМУ. Это также было немаловажно для организации и проведения практики нашего факультета, специфика которой состояла в ее многопрофильное<sup>TM</sup>.

В различных рейсах руководили этой практикой: профессор кафедры гидрографии - Игорь Александрович Блинов, начальник арктического факультета - Вадим Васильевич Томсон, старший преподаватель кафедры геодезии - Владимир Васильевич Порядков.



Руководство практикой океанологов было возложено на меня. В отдельных рейсах дополнительно помогали доценты кафедры океанологии - Владимир Антонович Шматков, Федор Иванович Рудяев, и Борис Александрович Слепцов-Шевлевич. Все они учились в БАМУ, а двое первых проходили производственную практику у меня, в научно-производственной экспедиции, по обследованию порта Вентспилс, а затем также под моим руководством готовили дипломные работы. На этих ребят я мог положиться и при проведении практики на «Зените». Основной задачей её проведения для курсантов океанологов было приобретение навыков в выполнении океанологических работ в открытом море. Наблюдение над волнением, измерение течений, определение температуры воды на стандартных горизонтах и в поверхностных слоях.

Программа практики метеорологов включала определение каждые два часа скорости и направления ветра, температуры и влажности воздуха, атмосферного давления. Руководителем практики по метеорологической специальности была очень опытный метеоролог - синоптик Маргарита Николаевна Захарова. Помимо нее, в отдельных рейсах, проводили практику метеорологов - доценты кафедры метеорологии Виктор Герасимович Глухов и Эдвин Юрьевич Богачев, также выпускники ЛВИМУ.

Штурманский состав судна использовал данные о гидрометеорологических параметрах, определяемых курсантами для фиксации в судовой журнал в конце каждой вахты. Так что эти наблюдения имели реальную пользу. Курсанты-океанологи и метеорологи осуществляли анализ карт волнения и погоды, которые получали с помощью аппарата «Ладога» из мировых центров погоды. Наш синоптик М. Н. Захарова ежедневно докладывала капитану судна на основании анализа этих карт погодные условия на пути УПС «Зенит».

Для меня было полной неожиданностью поручение быть и старшим руководителем практики всех курсантов арктического факультета.

После первого рейса руководство арктического факультета приняло мое предложение о включении в программу практики океанологов и метеорологов основ навигации и морского дела. Это им пригодилось бы при работе на научно-исследовательских судах, где они должны были уметь самостоятельно определять скорость хода этих судов при различных гидрометеорологических условиях, вести прокладку пути и определять координаты станций на океанологических разрезах.

Полезным для океанологов, да и метеорологов было морское дело: палубные работы, участие в аварийных тревогах, шлюпочные учения.

За время работы руководства практикой курсантов арктического факультета на УПС «Зенит» с 1975 по 1982 год мне довелось вместе с ними совершить весьма интересные, познавательные плавания. В отличие от научно-исследовательских судов, которые за время 2-3-х месячного плавания заходят в порты для бункеровки и отдыха экипажа один-два раза, УПС «Зенит» посещал порты различных государств по несколько раз за один рейс. Причем капитан как-то умел подгадывать заходы в иностранные порты так, чтобы они приходились на субботу или воскресенье, когда в порту нет разгрузо - погрузочных работ. При таких условиях вся команда и курсанты, кроме вахтенных, вместе с преподавателями могли совершать неоднократные экскурсии в портах стоянки.