

ЗАД КЪРМАТА – ПЕНЕСТА СЛЕДА

Спомени на катерника Стоян Павлов



СТАВАМ КАТЕРНИК

В края на 1960 год. завърших специалността Корабоводене във Висшето Военно Морско Училище “Н. Вапцаров” – Варна и получих звание „лейтенант”. Бях на 23 години, оптимист и уверен в себе си, но може би по-скромен и наивен, отколкото трябва... И аз, и моите другари от випуска бяхме леко опиянени от освобождаването ни от здравата хватка на курсантската служба и преминаването на друга орбита, където щеше да има повече свобода, житейска и финансова независимост, както и нещо друго – не знам какво, беше смътно и примамливо. Дадоха ни по един офицерски костюм, обувки и одеяло, плюс една месечна заплата и един месец отпуск. Ротният командир ни подготви за комисията, която щеше да ни разпредели по длъжности, а на мен каза, че имам право на избор като първенец на випуска. Аз поисках да служа на подводница, но на комисията ми обявиха, че там няма свободно място и ми предлагат да стана командир на торпеден катер. Обясниха ми, че така щях да стана самостоятелен командир, а останалите випускници щяха да започнат като помощник-командири. Дали заради това, или защото разбрах, че се опитват да ми дадат добър шанс, веднага се съгласих. А, въпреки усилената практическа подготовка в Морско училище, не бях стъпвал нито на подводница, нито на торпеден катер (вероятно поради някои военни ограничения, които едва ли интересуват читателя).

Вярвах в бъдещето, но знаех, че ще има много трудности.

Останах доволен от назначението и от начина, по който бе направено. Едва след няколко години видях, че дори първото назначение на офицера може да бъде определено не според качествата му, а според произхода или връзките. Но не съм завиждал на облагодетелстваните и излезе, че не са спечелили нищо от важните неща. В нашия випуск нямаше облагодетелствани и така можахме по-дълго да запазим младежките си илюзии.

След един месец се явих в “поделение 20230” – дивизион торпедни катери, който тогава беше базиран във военно-морската база Варна. Приеха ме командирът на дивизиона капитан-лейтенант Площакوف и заместник-командирът по политическата част капитан трети ранг Янков. Разговорът се състоя в стаята на командира, която беше бедна и по тогавашните стандарти: старо бюро, чамова маса, гардероб, войнишко легло и няколко стола. Командирът ми обяви, че ще бъда командир на катер 06 и мой механик ще бъде съвипусникът ми Петър Методиев. Първата ми задача щеше да е да приема катера за 3 дена, а втората – да изуча катера и организацията на службата за 1 месец.

Най-важното беше, че командирът и “замът” правеха впечатление на разумни и спокойни хора. В армията това беше приятно да се види, защото обратното никак не беше рядкост.



Стоян Павлов

Петър Методиев

Следващите дни и години показаха, че решението е било сполучливо. Нашата младост пораждаше амбицията да се справим и да покажем, че можем. Колегата Методиев беше отличен механик и мъжествен моряк. Той има добро сърце, но не обича да показва това; поведението му е подчертано независимо и се допълва с грубоват език. Подкрепяше ме във всичко и на

него дължа много за успешното си израстване и утвърждаване като командир. Честта да бъде командир на такава личност ме задължаваше много и ми остава само да се надявам, че съм се справил с това задължение.

Постепенно разбрах, че приятелството между моряците има огромно значение за тяхната служба и за живота им като цяло. Нашият дивизион беше изграден с много приятелство и това беше най-хубавото, което ми се случи в него.

Приех катера от Васил Ст. Василев, който отиваше на друга служба. Едновременно бе преместен и механикът. Така, малко необичайно, и двете офицерски длъжности на катера – командир и механик – се даваха на нови хора (вероятно за да се избегнат конфликтите, когато командирът е неопитен лейтенант и трябва да командва по-знаещия и по-старши механик). Като се вземе под внимание, че единствената старшинска длъжност – боцман – беше незаета, командването ставаше много младежко. Нямаше на кого да се опрем, освен на себе си.

Тъй като боцманът беше и сигналчик, т.е. абсолютно необходим, назначиха ми временно сигналчик матрос. Той се справяше много добре, но липсата на старшина все пак създаваше затруднения.

*

Василев ми показа катера от носа до кърмата, Това беше доста необикновен кораб: малък, лек и бързоходен. Беше направен от дуралуминий и в някои отношения приличаше на самолет. За матросите нямаше легла, а само столове за работещите пред апарати. Командирът всъщност нямаше и стол. Оръжието и апаратурата бяха от ново поколение, явно по-мощни от познатите ни от другите, стари и вмирисани кораби на флота. Старият командир пръв ми каза, че управлението на катера е лесно и в благоприятни условия дори приятно. Новата длъжност ми хареса и няхах търпение да подкарам това великолепно корабче. Предстоеше ми обаче обучение и проверка.

*

Във военния флот беше неписано правило след първото си назначение младият офицер да прекара един месец в поделението, за да опознае бързо кораба и скритите места на всекидневието. Командирът на дивизиона не ми нареди това

изрично, а някои от колегите ми говореха така, като че ли аз знам и изпълнявам традицията. Преспях 2-3 дена в поделението и някой от началниците ми подсказа, че е достатъчно. (Дали заради лошите битови условия?...) Но контролът върху моите действия и усвояването на огромния обем необходими знания беше непрекъснат.

Приех длъжността в края на януари и учебната година във флота беше вече започнала, а първата задача отиваше към края си (обичайното време за назначения бе началото на септември и веднага след това започваше годишният цикъл на бойната подготовка). Всяка година се планираха няколко стандартни задачи, в които сложността постепенно се увеличаваше. Първата задача обхващаше подготовката на екипажа и кораба за плаване и бойни действия. Офицерите и матросите трябваше да изучат устройството на поверените им оръжия и машини, задълженията си при плаване, денонощен наряд и различни други ситуации. На мен се падаше много теория и куп изпити в края на задачата. Но обучението ви щеше са продължи в следващите задачи и чак тогава трябваше да положи изпит за правоспособност като командир. Едва след това щях да имам правото да управлявам самостоятелно катера.

Четях упорито и дори с интерес. Ученето винаги ми е вървяло и на честите събеседвания и проверки на знанията в групата на командирите се проявявах добре за новобранец. Всъщност включването ми в движение в средата на командирите беше за мене добър шанс, защото през тези седмици знанията и теорията бяха сърцевина на работата, а в тази област имах добри способности. Но и на мен, и на останалите командири бързо ни доскуча и след заключителните изпити с радост посрещнахме съобщението, че от следващата седмица започваме първите плавания.

Знаех, че трудните изпитания предстоят. Но нямах време и повод да се замисля за големите изисквания към мен като командир... Колелото на службата се въртеше бързо.

*

Животът в дивизиона си течеше по обичайните закони, т.е. разумните мероприятия се редуваха с безумни, а нормалните и обясними постъпки – с ненормални и необясними. По мерките на

времето, дивизионът беше спокойно място и службата течеше леко. На едно съвещание беше отчетено, че в нашето поделение са извършени най-малко нарушения. Командирът на дивизиона се чудеше на ума на отчитащите началници:

- Сравняват ни с първи дивизион като поделения и ние сме имали два пъти по-малко нарушения. А пък ние имаме три пъти по-малко матроси!

Първи дивизион, дивизионът на големите кораби, беше известен със строгостта на командирите и нервната обстановка надолу. Командването на флота смяташе, че този дивизион трябва да бъде образец на служба и организация, за което имаше и основания – на голям кораб могат да се изпълняват всички действия и ритуали, защото уставите и традициите са създадени за големи кораби. Например, дежурният по кораб е символ на реда и организатор на корабните ритуали; естествено, там това беше офицерски наряд. А на катерите въобще нямаше дежурен по кораб! Вероятно се досещате, че там голямата служба при най-малка грешка се превръщаше в голямо гонене. Всъщност, с това отклонение искам да обясня, че оценките на добро и лошо място за служба зависят от много неща и някак си на нашето поделение му беше провървяло. Особено с разума и търпението на командира.

Добротата на капитан Площакков вече започваше да става известна. Командирът обаче нямаше правото да бъде добър. В мащаба на дивизиона тази слабост трябваше да бъде компенсирана със засилена строгост от началник-щаба – капитан-лейтенант Иван Минчев. Капитан Минчев очевидно знаеше какво трябва да прави и всяка седмица наказваше по двама-трима души от всички рангове. Най-често това се правеше в края на седмицата. Веднъж трима командири получиха “мъмрене” за някаква дребна щуротия, вече известна на всички (и осмислена). Неочаквано обаче бяха наказани четирима, а истинският сюрприз беше, че четвъртият бях аз! Огорчението ми стана още по-голямо, когато се явих при началник-щаба и му обясних, че нямам нищо общо със случая: той ме изслуша хладно и просто ми каза да си гледам службата и да не претендирам, когато всички други офицери вече са наказвани. Що за логика?

Старите командири се надсмяха над преживяванията ми:

- Стояне, трябва да се радваш. Вече започваш да получаваши закалка и бойно кръщение!

Иван Минчев – Черния изглеждаше строг и недостъпен. В моите първи представи той играеше ролята на лошия, но само няколко месеца. След това се оказа справедлив и сърдечен, а мен повече не ме е наказвал. Вероятно е бил погрешно информиран, за са ме накаже. Военноморският стил обаче не позволяваше да се ровим в този кратък епизод – наказали го, но той е непукист – ето, това е добър стил!

Аз самият също имах задължението да наказвам провинилите се матроси. Но те не даваха често основания за развитие на моята “дисциплинарна практика”.

Животът е сцена, а ние сме актьори, нали? За една драма и дори за комедия е необходима и ролята на лошия. И аз съм я играл, когато е трябвало, но май не съм бил добър артист.

*

ДИВИЗИОНЪТ

Дивизионът се състоеше от командване, щаб, първи отряд и втори отряд.

Командването включваше командир на дивизиона, заместник-командир по политическата част и началник-щаб. През 1961 год. командир беше Илия Площакков, а „зам” – капитан 3 ранг Янков. Началник на щаба беше капитан-лейтенант Иван Минчев Стоянов.

Щабът беше от няколко офицери – специалисти по различните бойни части: щурман, миньор, механик, свързочник, радиолокаторчик, артилерист и телемеханик. Там някъде беше записан и старшина – медицински техник. Тогава офицерите бяха: щурман Дечо Матов, миньор Петър Георгиев, механик Богдан Цеков, свързочник Дечо Дечев, радиолокаторчик Илия Илиев, телемеханик Петър Златев (той отговаряше за авторулевите). Щабът планираше и организираше бойната подготовка, а дивизионните специалисти обучаваха матросите и

офицерите по своята част. Освен това те лично проверяваха и поддържаха материалната част.

Всеки отряд се състоеше от 4 торпедни катера, организирани в звена от по 2 катера. Първи отряд се командваше от капитан-лейтенант Георги Методиев, а втори – от капитан-лейтенант Михаил Михайлов.

Всеки катер имаше екипаж от двама офицери – командир и механик, един старшина – боцман-сигналчик и 6 матроса. Матросите бяха торпедист, картечар, радист, радиометрист и двама мотористи.

Така личният състав на дивизиона наброяваше към 90 човека, от които около 30 офицери, 10 старшини и 50 матроси.



Командирите на палубата на един от катерите – Созопол, 1961 год.

Прави: Коста Борисов, Петър Петров, Иван Минчев, Илия Площакوف, Георги Методиев, Стоян Николов, Владимир

Христакиев. Клекнали: Стоян Павлов, Христо Гергов, Христо Павлов, Добри Добрев.

На тази фотография може би най-добре личи характерът на командирската служба: сурова, мъжествена и задружна. В тази среда израснах и развих своите качества. Нямам достатъчно думи, за да изразя благодарността си към тези достойни мъже и да опиша сложния характер на взаимодействието между нас. Всеки от нас имаше и недостатъци... но сега не е мястото за тях. Ще напиша и за грешките ни.

Флагмански катер постоянно беше 01. Това означаваше, че при плаване на дивизиона в пълен състав оттам се извършва управлението на всички катери. На борда на катера 01 се качваше командирът на дивизиона, а с него също шурманът и някои от другите щабни офицери. Но не означаваше, че катерът е различен или предлага допълнителни средства или удобства. Командирът на дивизиона седеше на открито на половинката седалка отляво на командира на катера и можеше да използва само УКВ радиостанцията. Процесът на управлението на дивизиона на море ставаше пред очите на всички и палубният матрос ставаше свидетел на всички действия и разговори, така че много от тайните на управлението стигаха до матроския кубрик.

Флагманският катер донякъде беше привилегирован. Материалната му част се обслужваше с предимство. Неговият командир се подбираше внимателно и трябваше да е най-опитният и авторитетен от командирите. През 1961 г. това беше старши лейтенант Стоян Николов. Механикът, боцманът и матросите на флагманския катер също биваха внимателно избирани, защото от успешните им действия често зависеше безопасността и успешното плаване на останалите катери. Боцманът мичман Борис Петков, малко по-възрастен от младите офицери, беше сред най-авторитетните хора в дивизиона.

Две думи за фотографиите. През 60-те години беше забранено да се снима не само на бойните кораби, но и в територията на поделенията. Освен това фотоапаратите бяха рядкост (аз нямах и много по-късно станах фотолобител). Повечето от снимките се правеха от щатен военен фотограф. Много рядко в неговите работи намираха място емоциите,

личните взаимоотношения и действителният бит на военните моряци. Горната снимка е едно щастливо изключение, поне в моите очи. Уви, не разполагам с достатъчно снимки, за да покажа на читателя вътрешния свят на нашето поделение. Снимките, които виждате, са от моите албуми, от приятелите и от колекцията на Военноморския музей.

ПЪРВИТЕ МИ ПЛАВАНИЯ



Едно от първите ни плавания. Отзад – Васил Василев, 1961

Започна втората задача от годишния план. Първите упражнения бяха за усвояване на подготовката на кораба за плаване и на действията в прости условия. На мен като командир ми предстоеше да усвоя маневрите на кораба при снемане от вързала и заставане на кея, на котва и на бочка (бъчва). Плавахме в пристанището и Варненския залив. Напредвах бързо и с удоволствие овладявах управлението на катера, който беше мощен, динамичен и повратлив. Ако нещо не се получаваше, вината беше моя и при втори опит ставаше по-добре.

Направихме и първите плавания в открито море. Според правилата, аз управлявах катера под контрола и ръководството на някой правоспособен командир. Когато плаваха всички катери едновременно, осигуряващ командир можеше да бъде командирът на отряда или началник-щаба. И двамата даваха указанията си съвсем тактично, а ако предстоеше нещо по-сложно, първо го обсъждахме. При трудна маневра много умело ми подсказваха с една дума и нещата ставаха като по учебник. Например, въпреки голямата си скорост катерът имаше малка инерция и при изключване на двигателя (“стоп”) спираше на късо разстояние. Но катерът няма спирачки и (ако целта е приближаване до кея или друг кораб) моментът на изключването, както и ъгълът на насочването трябваше да се изберат доста прецизно. За тази задача опитът и окомерът са решаващи и при първите си маневри получих безценна помощ. Не е без значение и уважението, дискретната форма на помощта. Тук трябва да отдам дължимото на командира на отряда капитан-лейтенант Михаил Михайлов, под чието командване беше удоволствие да се служи. Ще отбележа и едно по-късно плаване, по време на които бях осигуряван или по-скоро наблюдаван от капитан-лейтенант Станчев, който тогава служеше в Щаба на ВМС. За моя изненада, той не каза нито дума за моите действия или за състоянието на катера. Не вярвам да не е намерил някаква грешка, но на мен ми остана да мисля, че действията ми поне се приемат...

Успешното изпълнение на маневрите до голяма степен зависи от уменията на командира на катера, който със собствените си ръце го насочва. Изискват се и определени способности, особено за оценка на разстояния и скорости. Да управлявам умело катера беше огромно удоволствие. И още

нещо: със всяка добре изпълнена маневра печелех зрание авторитет сред подчинените си матроси и признание сред по-старите командири.

Особено запомних едно тренировъчно плаване, когато усвоявахме заставане на бъчва. Тогава тя се казваше бочка (от руски). Представлява голям железен цилиндър и плава на повърхността на водата. Отдолу е свързана с тежка котва. Бочката беше в средата на Варненския залив и за нея се завързваха големите кораби. Маневрата им се състоеше в това да застанат неподвижно недалеч от бочката и да изпратят лодка, която да пренесе въжето до бочката. Нашият малък катер трябваше да играе ролята и на кораба, и на лодката.

В това плаване за икономия участваха само четири катера. На всеки катер освен щатния екипаж се качиха още трима души от друг катер – командирът, механикът и торпедистът. Катерите правеха маневрата последователно, а докато чакаха реда си изпълняваха други упражнения. На всеки катер “гостите” извършваха само основната маневра – заставането на бочката, редувайки се със щатните моряци. Като новобрански, нашият катер беше на море, за да усвояваме ускорено всички действия, а трудната маневра направихме три пъти.

Наистина беше трудно. Задачата на командира беше проста на вид: да докара катера на половин-един метър от бочката и да го удържи неподвижен в тази позиция. Механикът осигуряваше правилната работа на двигателите. Третият важен участник – матросът торпедист – трябваше да скочи от катера върху бочката с въжето в ръка и да го промуши през голямата халка в центъра ѝ, а след това да се качи обратно на катера. Проблемите идваха от вълнението на морето, защото вълните поклащаха катера и бочката хаотично и с различен ритъм. Когато вълните ги раздалечаваха, матросът не можеше да скочи, а когато катерът приближеше до бочката, се създаваше опасност от сблъскване и командирът мигновено трябваше да прецени дали да даде заден ход и да го направи, след което опитът започваше отначало. За да стане маневрата, трябваша точни действия, хладнокръвие и малко късмет.

Впрочем, тези описания ги правя сега. Тогава нямаше много време за мислене и съображения, всичко се развиваше

стремително и който иска да мисли е трябвало да го мисли снощи. Сега можех само да гледам внимателно: първи направиха маневрата по-опитните “гости”, всичко стана добре и матросът се прибра на катера. Завързаха въжето с хлабавина десетина метра и катерът постепенно се изтегли по вятъра. Край на маневрата. Веднага след това направиха и снемането, като просто отвързаха и издърпаха въжето. Включиха двигателите и катерът се отдалечи, а следващият катер се насочи към бочката. След няколко минути дойде нашият ред. Торпедистът Стоян, който беше матрос втора година, беше вече правил подобни действия и пристъпи напред уверено, опипвайки за последен път спасителната си жилетка, Застана твърдо на откритата палуба, държейки се с една ръка за опънатия по средата леер. Насочих катера леко встрани от бочката, която отблизо изглеждаше тежка, ръждива и пълна със стаена дива сила. Дадох стоп. Позицията беше добра, даже опасно добра – някъде към седемдесет сантиметра. Извиках “Напред” и моят човек скочи, като че имаше пружини в краката. Тупна точно пред халката, хвана я с ръка и се залепи за мокрото желязо. Промуши въжето и, като издърпа три метра от него, се изправи на колене и вече гледаше към катера. За тези броени секунди катерът се беше отдалечил на два метра и дадох ход за съвсем кратко време, само един тласък. Щом разстоянието намаля достатъчно, матросът скочи обратно – вече нагоре, към своите – със същата лекота, като че не му тежаха дебелиите дрехи и ботуши. От палубата го подхванаха ръцете на другарите му, след което го потупаха:

- Юнак!

Аз вече давах малко заден ход. Минута по-късно можех тайно да отдъхна и се освободихме от въжето. Предадох управлението на следващия колега и застанах до торпедиста си на малкото свободно място пред мачтата на радиолокацията. Раменете ни се опираха и през дебелия слой от дрехи между нас струеше топлина и доверие. Не изразихме чувствата си с думи, нямаше нужда от думи. Момчето беше само две години по-младо, разделяше ни единствено служебната разлика... Когато следващият екип направи маневрата, техният матрос не скочи по командата, защото за миг разстоянието до бочката се увеличи с 20 сантиметра. Командирът му направи нужното приближаване,

отново даде команда, но в гласа му се долови леко раздражение. При следващото наше изпълнение долавях повече от психичните детайли на маневрата. Стоян беше все така уверен и ловък.

Когато плаването завърши, се разбра, че командирът Добрев е блъснал катера в бочката. В офицерската стая, още докато сваляше канадката, той сподели какво се е случило:

- Викам “Напред”, а той трепери и не скача. Давам ход, приближих още, едва на 30 сантиметра посмя да скочи. А пък бочката била магнитна, привлече катера и туп – съвсем леко, се ударихме.

- Добри, какъв магнит – нали катерът е алуминиев?

- Именно, и мене това ме изненада: магнит за алуминий!

Дружен смях... и никой не го упрекна, не намекна, че той е виновен, а ние останалите сме се проявили по-добре. Той пък ни показва как с насмешка над слабостите си можем по-лесно да ги преодолеем. В обшивката на неговия катер се беше появил малък отвор, като че картон е бил прорязан с удар на тесла. Закърпиха го и го боядисаха. Остана само лафът за “магнитната бочка”.

Едва днес се замислям, какъв ли е бил коментарът в матроското помещение? Не знам, разбира се. Но възбудените от опасното изпълнение торпедисти несъмнено са обсъждали уменията на командирите си. Моят торпедист не беше многословен и на въпроса:

- Стояне, твоят новобранец как не те изтърси във водата? – може би е отговорил:

- А, оправя се. Има окомер.

Наистина ли мога да се надявам на такава похвала?... Кой знае... Може и да е казал:

- Бива го, но още много има да учи. Виж, старият беше сигурен!

Матросите обичаха да се хвалят с качествата на командира си и да подмятат оскърбления за нелюбимия си боцман или дежурен, като и в двата случая леко преувеличаваха...

Разбира се, аз се гордея с това, че първите ми плавания бяха успешни. Давам си сметка, че успехът е бил само едно начало, както и за това, че човешката среда и материалните фактори са били благоприятни. И шансът, естествено.

В края на задачата измерихме скоростите на катерите в различни режими. Максималната скорост наистина се оказа около 50 kn. Движението с висока скорост предизвикваше прилив на енергия и необяснима радост ...

Животът е пълен със случайности, правилата се реализират в низ от случайности. Всеки от нас прави по-успешни и по-неуспешни опити. Дали си успешен командир (артист, спортист...) се разбира само след претеглянето на събитията от продължителен период в професията. И много зависи от околните...

*

На плаване носехме дебели канадки, навлечени върху стар кат униформени дрехи. Обувахме здрави кожени ботуши. Командирът слагаше на главата си кожен шлемофон със слушалки и ларингофон, защото непрекъснато преговаряше по УКВ-радиостанцията. Над шлемофона затваряхме качулката на канадката и закопчавахме всички копчета. Руските канадки бяха от много здрав, плътен и импрегниран плат, с топла подплата. Това би трябвало да е водонепроницаем костюм, защото вятърът и водата ни нападаха безмилостно на откритата палуба.

Някъде през февруари денят се оказа ветровит, а морето развълнувано. Не особено бурно според общите мерки и планираното плаване се проведе изцяло. Управлявах катера с напрежение, нямах право да свия глава или да затворя очи за повече от секунда, защото се носехме стремително, вълните ни удряха една след друга по различен начин, а останалите катери бяха наблизко и невниманието би било огромен риск. Когато катерът вървеше срещу вълната, тя се пречупваше в носа му и стотици литри солена вода, носени от вятъра, прелитаха от носа до края на катера, поливайки всички. Първите удари на водата бяха болезнени, но след това престанах да ги усещам. Затова пък след минути усетих, че по тялото ми се стича студена струйка. В края на плаването застудя и, когато влизахме в пристанището, по веждите ми се задържа ледена коричка. Завързахме катерите и заключихме люковете

След плаване на офицерите се полагаше по 100 “грама” медицински коняк. В онзи ден командирът на дивизиона ни събра

на крак за един бърз разбор. Докато той изрече две-три изречения, медицинският техник отвори литровата бутилка и му я подаде. Командирът отпи първата глътка. Подред пихме и ние. Питието беше неизразимо чисто и леко уханно, но най-важното е, че сгръвяше още докато се стичаше към стомаха. Отвътре, отнякъде, заструяваше сигурност и удовлетворение. Не си спомням някога да съм настинал от плаване. Всъщност, щети за организма е имало и това щях да разбера по-късно.

В поделението не съм видял пиян офицер. Медицинският коняк беше лекарство и се отпускаше по норма.

Изказани са възхвали за виното и други прочути напитки. Нека възхвалим и медицинския коняк!

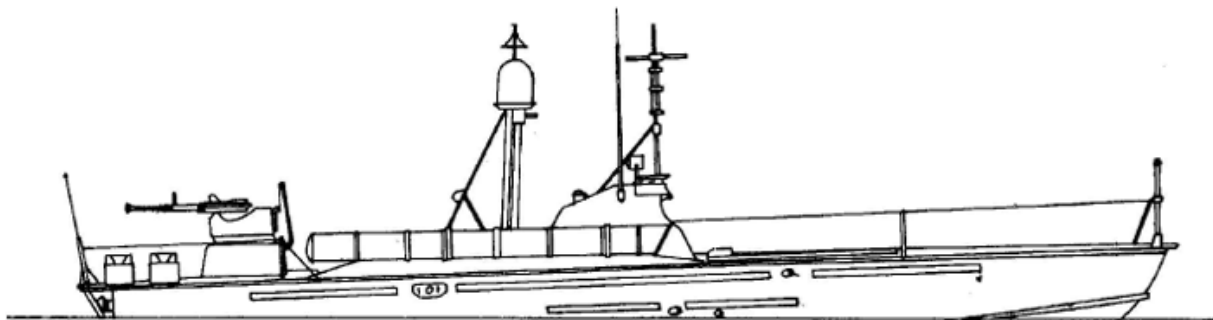
Е, може ли морякът да не пие алкохол? Не може, разбира се. Истинският въпрос бързо става – може ли морякът да не прекалява с пиенето?

. Събличахме се в офицерската стая шумно и весело. Изляхме водата от ботушите и провесихме канадките и останалите дрехи да се сушат. Старите командири се закачаха с мен:

- Стояне, имаш ли сухо място?
- Никъде!
- Е, сега вече си катерник. Кръстен си с морска вода!

ТОРПЕДНИЯТ КАТЕР 123-К

Ако нямате специални морско-технически интереси, прескочете тази глава. Можете да видите катера във Варна, пред Военно-морския музей.



Чертеж на профила на надводната част

Катерите, на които служих, бяха от проекта 123-К (Комсомолец), произведени в СССР през 1953 год. и предадени на България през 1959 год.

Торпедният катер се определя като малък боен кораб с висока скорост, въоръжен с торпеда. Нашият катер беше един от най-малките – с водоизместване само 22 Т. (големите катери са 80 – 150 Т). Съответни бяха и линейните му размери: дължина 19.1м, ширина 3.3м и газене 0.8 м. (на средната част на корпуса) и максимално 1.4 м. (на винтовете).

Скорост: максимална около 50 възла (почти 100 км/ч.). Обикновено тази скорост се използва за сравнение, така че веднага ще кажа, че практически 50 възла е максимално възможната скорост за водоизместващ кораб. Крейсерската скорост, с която катерът плаваше спокойно продължително време, беше около 36 възла. Тя беше по-висока, отколкото максималната скорост на всички типове военни и граждански кораби. (Днес има други “рекордьори” – катерите на въздушна възглавница).

Въоръжение: основно – две торпеда в тръбни апарати. Торпедата бяха с калибър 450 мм, с парогазови машини. Това беше нападателно оръжие, достатъчно опасно и за най-големите кораби;

- за самоотбрана и за борба с малки кораби - двуцевна картечница ДШК с калибър 14.5 мм.

Двигатели: 2 дизелови “М-50” с обща мощност 2200 к. с. (1800 об/мин) и спомагателен дизелов двигател “2Ч” с генератор и помпа. Гребните винтове бяха два, свързани с двигателите през реверсивни муфи. Съответно имаше два полубалансирани руля.

Към средствата за управление се добавя и авторулевиът „Зубатка”, който поддържа постоянния курс на катера, въведен от командира.



Катерът на крейсерска скорост

*

Корпусът беше специфичен. Предната част беше клиновидна, с постепенно увеличаване на газенето назад. Тя завършваше с перпендикулярен отрез, стъпало – редан. (Натат'к следваше равната к'рмова част.) При движение със средна скорост обтичането на редана става със “скок” и предната част се надига. При даване на допълнителна мощност предната част глисира, т.е. плъзга се по водата, а задната леко потъва и скоростта нараства. Струята, която излиза от винтовете, се издига мощно и придава на катера 20-метрова опашка. Тази динамика позволява големите скорости да се постигнат с много по-малка мощност, отколкото при обикновените цялостни корпуси.

До 30-те години на миналия век глисиращите катери били на границата между спортна атракция и научно изследване. Английските и италианските военни корабостроители са първите, които потърсили сериозно приложение на този ефект. В СССР също проявили интерес и възложили изследванията на авиационното конструкторско бюро на А. Туполев (което проектирало подобни конструкции за поплавъци на водосамолетите). С типичния си замах той насочил експериментите към авиационни методи и технологии, като се съобразил само с неотклонните нужди на военния флот и с лекота игнорирал традициите, когато му пречели. Най-очевидното отклонение е изработването на корпусите от дуралуминий по типичните за авиацията технологии. Всичко му било простено, когато успял да създаде леки дуралуминиеви катери които развивали скорост 50-55 възела. Серийният модел имал водоизместване около 16 Т и два бензинови двигателя, с които постигал 45 възла. Няколко модела от този тип били изработвани масово през Втората световна война и участвали успешно в боевете.

Бойните успехи на катерите започнали още в края на XIX век. В България те се появяват като френски торпедоносци, станали известни с великолепната атака срещу крайцера “Хамидие” през Балканската война. По време на Втората световна война торпедните катери останали ефективно оръжие и често постигали бойни резултати, които по-големите кораби биха реализирали с многократно по-високи разходи и загуби.

“Торпеден катер” станало символ на динамика, стремително нападение и храброст. Големите морски държави имали по 150-200 катера и ги изпращали по всички морета. Те са били основен клас в т. нар. “леки сили” или “москитен флот”. В СССР и Германия най-успешните катерници станали национални герои. В САЩ най-известният катерник е Д. Кенеди, чиито катер бил буквално разрязан от японски есминец... но Кенеди оживял и стигнал до президент на Шатите.

В следвоенния период торпедните катери били все така високо ценени. Особено полезни били те на малките страни, които с тях можели да респектират потенциалните си противници, без да правят умопомрачителни разходи за големи бойни кораби. В СССР дуралумуниевите катери останали на вид същите, като само претърпели естествени осъвременявания. Най-съществените са подмяна на бензиновите двигатели с дизелови (последните са пожаробезопасни и мощни) и поставянето на радиолокационна станция (която осигурява наблюдението през нощта). Така се получил катерът проект 123-К.

В България торпедните катери от старото поколение – 6-те френски торпедоносеца и двата дървени немски “Люрсен”а – бяха експлоатирани до пълно износване. Затова замяната им с по-съвременни и по-бързоходни катери беше неизбежна. За целта от СССР са били внесени 12 военновременни железни катери ТМ-200, задвижвани от бензинови двигатели “Пакард”, които след това бяха сменени с катерите 123-К. Новите катери бяха не само по-ефективни, но и по-сигурни, а това е много важно за този клас кораби, които плават с висок риск. Всъщност те станаха едни от първите съвременни кораби в нашите ВМС.

От всички представени в България типове реданни бяха само 123-К, наричани още “малките катери” и естествено те бяха най-бързоходни. Но бяха и най-непригодни за плаване в бурно море. Прието беше, че могат да плават с пълни възможности до вълнение 4 бала. Всички военни корабостроители паралелно развиваха и безреданните катери, които се строяха малко по-големи и имаха по-ниска скорост, но затова пък бяха помореходни. Съревнованието между двата типа не излъчи

безспорен победител чак до края на ерата на торпедните катери, но аз си имам фаворит... и вие се досещате кой е – 123-К.

*

Катерът беше наистина много малък. На палубата моряците едва се разминаваха, ограничени от мачтата и торпедните апарати. По време на плаване всички членове на екипажа се намираха на своя боен пост (практически на едно място), само боцманът и торпедистът имаха привилегията да правят по няколко крачки в действията си. Отсеците бяха толкова тесни, че нямаше нито едно легло или диван, нито свободно столче. Картечарят прекарваше цялото време в турела на картечницата, а турелът е нещо като варел без капак. Радистът и радиометристът седяха неподвижно пред апаратите си. Командирът стоеше прав в центъра на малкия мостик, с ръцете си управляваше катера, а на главата му беше шлемофонът на УКВ-то, свързан с кабел към блока на радиостанцията. Механикът седеше отдясно на командира, държеше ръцете си на дроселите на двигателите и наблюдаваше двата им оборотомера.

Нямаше кухня, столова, нито маса, мивка и клозет. По принцип на катера никой не спеше и не почиваше. Носехме само питейна вода в нечуплив бидон. Храна се вземаше от типа “суха храна”. (Тя се получаваше преди плаване и се наричаше “борд-пайок”. Съдържанието беше стандартно: хляб, сирене или кашкавал, шпеков салам и конфитюр или шоколад. Обикновено плаването започваше внезапно, времето за подготовка беше кратко, храната се донасяше набързо и се поставяше за съхранение както дойде.) От всички битови нужди само облеклото беше получило някакво място: канадките и ботушите се съхраняваха сгънати на дъното на форпика.

На палубата се намираха, започвайки отпред: носови флагщок, котва, мостик, два торпедни апарата (тръби), мачта на радиолокационната антена, картечница в турел, 4 димни шашки и кърмови флагщок. Толкоз.

За да не падаме зад борда, в средната част се опирахме на торпедните тръби. На кърмата имаше П-образен леер, а от мостика до носовия флагщок беше опънат леер по средата на палубата. По време на плаване, когато катерът се движеше с

голяма скорост, всички на палубата стояха зад мостика – това пространство беше оградено от кърмовите леери и торпедните апарати, разположени по бордовете.

Корпусът беше разделен на 5 отсека, започвайки отпред: форпик, машинен отсек, радиорубка (разделена на две – за радиста и радиометриста), приборен отсек и ахтерпик. Форпикът беше почти празен, за да е по-лек. В ахтерпика се съхраняваха боеприпасите на картещницата и 6 автомата “Калашников” – лично оръжие на матросите. В отсеците се влизаше само през палубни люкове. Когато напускахме катера, всички люкове се заключваха с катинари. На кея имаше вахтен матрос, който охраняваше катерите и следеше за мореходното им състояние.

*

Катерът изискваше по-чести прегледи и боядисване на подводната част от железните кораби. За тази работа можеше да бъде вдигнат и поставен на дървена опора, облечена с омекотяваща възглавница. Опората се наричаше “подушка” (рус. възглавница) и беше изработена точно по формата на катера. По идея би трябвало престоят на “подушките” да е голям процент от времето, за да се запази корпусът от корозия в морската вода. При нас обаче той бе само изключение, защото командването “поддържаше висока бойна готовност”.

За съжаление, дуралуминият корозира по-бързо, отколкото изглежда на пръв поглед. С използване на специални защитни бои и електрохимични протектори катерите изкараха 20 години в прилично състояние, но повече не могат. А за такъв тип кораби изглежда и не е необходимо.

*

Оръжието и техническите средства бяха съвременни и много добре подбрани за този малък кораб. В нашия военен флот, в който до скоро $\frac{1}{4}$ от корабите бяха дървени и с елементарна техника, катерът беше истински пробив към новите бойни средства.

Да започна с торпедното оръжие. По това време то беше все още едно от главните морски оръжия и усилено се усъвършенстваше. Нашите торпеда бяха парогазови, практически от образец преди Втората световна война. Носеха сравнително голямо количество взривно вещество и биха нанесли сериозни

поражения на противниковия кораб. Торпедата бяха от две модификации – едните стандартни морски, а другите – авиационни. Максималната им далекобойност беше 40 кабелта, но тактиката препоръчваше стрелба от няколко пъти по-малки разстояния, за да се увеличат шансовете за улучване.

Торпедните апарати бяха неподвижно закрепени към палубата, сигурни и здрави. Единственият проблем с тях възникна по-късно: понеже бяха разположени на ниска палуба, при вълнение се пълнеха отпред с морска вода. Оригиналната руска конструкция съдържаше шперплатови капаци, но те трябваше специално да се свалят броени минути преди изстрелването. Нашите конструктори ги замениха с гумени листи, опънати на железни обръчи. Тези капаци стояха непрекъснато, а при изстрела гумата се разкъсваше без риск за торпедото.

Радиолокационната станция ”Зарница” беше една от първите руски станции и се определяше като средство за откриване на кораби и самолети. В сравнение с предишните торпедни катери ние бяхме облагодетелствани с жизнено важна информация, както в торпедните атаки, така и за навигацията. Особено съществен беше приносът на станцията в нощно време и при понижена видимост. В сравнение с по-късните образци нашата станция имаше ограничени възможности, а сред тях особено важно е да се отбележи, че измерваше само курсов ъгъл, а не и пеленг – това затрудняваше както атаките, така и навигацията. Ще добавя, че през онези години радиолокационните станции нямаха автоматизация на обработката на данните – измерените данни се съобщаваха на командира устно. Днес вече има информация, че тя е копие на американска станция.

Имаше 2 магнитни компаса – жиромангнитен ДГМК и малък авиационен компас КИ като резервен. Авторулевиот имаше жироскопичен стабилизатор.

Имаше две радиостанции – на къси и ултра къси вълни. Станцията на КВ Р-607 се обслужваше от радист, но при кратки плавания се използваше много рядко. УКВ радиостанцията Р-609 работеше непрекъснато на плаване и беше средство от първа необходимост. Намерено е добро решение в това, че за

улеснение на командира тя беше съоръжена с шлемофон, така че той да да я използва с лекота, без да се откъсва от управлението. (на другите кораби е типично УКВ-то да е стенен модел, поставен в ъгъла. Шлемофонът е предпочитан на самолети и танкове).

На катера имаше и устройство за вътрешна връзка (ТПУ), така че командирът да може да говори с останалите членове на екипажа от шлемофона си, без да се отвлича от управлението.

Командирът беше “три в едно”: командир, рулеви и радист. Натоварването му беше непрекъснато и често на границата на човешките възможности. Но за този вариант на организация обзавеждането на катера беше добре подбрано и съчетано, а това имаше огромно значение за бързината на действията.

*

Като за кораб, катерът имаше невероятна динамика. За броени секунди достигаше обичайната си скорост, а мощността и пъргавината на двигателите бяха изненадващи дори за специалистите. При даване на ход трябваше да се държим за нещо, за да не залитнем.

При завиване на висока скорост корпусът се накланяше към вътрешната страна, подобно на самолет или мотоциклет – а не към външната, както се накланят корабите. Този наклон към вътрешната страна ме правеше по-устойчив и уверен в резките маневри, които изобилстваха в катерните плавания. Въобще приликата със самолет беше поразителна и изскачаше внезапно, когато се замислиш над устройството и управлението.

Високата скорост беше важно тактическо предимство. С нея катерът не само настигаше всички цели, но и съкращаваше времето за сближаване с тях, а това значеше по-малко време под вражеския обстрел. В комбинация с малките размери на катера се получаваше търсената изненада при атаката: атакуваният кораб откриваше катера на 35-40 кб., а до дистанция 20 кабелта сближаването ставаше за 2 минути и това правеше сравнително трудна артилерийската самоотбрана на атакувания.

Но и в мирно време бързоходният катер се оказваше изключително полезен. В редица случаи той беше най-бързото средство и това често означаваше възможност за бърза куриерска връзка, спасяване на човешки живот или за решаване на други задачи по сравнително удобен и евтин начин. Мнозина ще

запомнят нашите катери не с бойни успехи (такива за щастие нямаше кога да постигнем), а с извършените скоростни плавания и спасителни операции.

Естествено, катерът играеше и ролята на представителен кораб, когато трябваше да се демонстрира мощта или красотата на военния флот... в очите на незнаещите. Морски парад без торпедни катери – абсурд!

Ех, сега си мисля: защо не написах една суха и високопарна история на торпедните катери, а се захванах да разказвам своите лични преживявания. Като е лично – нека да призная, че физически не съм от най-добрите моряци – не издържах достатъчно на клатенето на кораба. На торпедния катер обаче нищо ми нямаше. И за докторите ще бъде загадка коя е благоприятната причина, но вероятно това е добрата динамика на реданния корпус, който при висока скорост повече прескачаше от вълна на вълна, отколкото да се клати. Може би са ми помагали пълната заетост на ума със задачите на управлението и отрезвяващите струи въздух и вода. Все едно, беше хубаво!

*

Навигацията на торпедните катери беше много особена. Класическият корабен щурман би казал, че не сме водили никаква навигация, но това би било малко пресилено. При това малко място и толкова малко хора, както и поради силните вибрации, просто нямаше възможност за водене на изчисление на пътя върху карта и водене на изчерпателни записи в корабен дневник. От класическата навигация беше останало предварителното планиране (прокладка) и определянето на мястото при нужда. Водеше се чернови дневник: записи с молив върху алуминиева планка, от които после се възстановяваше движението и последователността на събитията. Класическият щурман може и да преглътне това, но никога няма да приеме, че тези записи се правеха от... корабния механик. Командирът, който е професионален корабоводител, беше твърде зает и се захващаше с навигация само когато навигационната ситуация станеше по-сложна. Футлярът с навигационните карти беше едно от двете неща, които той лично донасяше на катера преди плаване... но предпочиташе да не използва. Навигационната

информация той трябваше да помни наизуст. Ако му се наложеше да определя мястото, той разгъваше картата върху капака на един приборен сандък и коленичеше над него. Когато плаваше целият дивизион, на флагманския катер работеше дивизионният щурман и работата му вече се приближаваше до стандартите на щурманията: непрекъсната прокладка и определяне на мястото при всяка възможност (но все върху този неудобен сандък). На практика добри възможности имаше само при спрял катер, така че в този период щурманът работеше активно и при следващото тръгване на дивизиона флагманският катер водеше останалите по точно определен курс.

Но и дивизионният щурман не разполагаше с нужните средства за добра навигация. Катерът нямаше лаг, а магнитният компас естествено не дава точни данни според изискванията на съвременното корабоплаване. Тогава още няхаме радионавигационни системи и за определяне на мястото можеше да се използват два-три способа: по визуални пеленги и по радиолокационни разстояния. Командирът измерваше пеленг, като насочваше катера към избрания обект и отчиташе курса по компаса или авторулевия. Разстоянията с радара се измерваха от радиометриста, но радарът не можеше да измерва пеленг, а само курсов ъгъл. Всичко това водеше до доста посредствена точност на навигационната работа.

Основният способ за водене на кораба беше лоцманският. Както е известно, той се състои в управление на базата на познаването на района и окомерна преценка. Ние, като обучени и за съвременна приборна навигация, се подготвихме с така наречената предварителна прокладка. Получаваше се таблица от последователни курсове... само че нямаше възможност да си я държиш на удобно и сухо място. Командирът запомняше на какъв курс колко мили има да плава и по време на плаване ги пресмяташе на ум, като знаеше каква скорост се поддържа при дадени обороти на двигателите. Реалността на плаването обаче е такава, че планираното винаги се нарушава. В такъв момент командирът няма време за уточняване на плана и решава на къде да се насочи, ориентирайки се по характерните обекти по брега, а при военна задача – по тактическите условия. Умението за ориентиране, паметта и възможностите за пресмятане на ум,

докато околната обстановка ти пречи, бяха основните навигационни способности, които се развиваха от тази практика.

Към това беше насочена и щурманската ни подготовка. Особено внимание се отделяше на детайлното познаване на брега. Трябваше да познаваме по очертанията им носовете, селищата и дори отделни сгради по цялото крайбрежие. За всяко пристанище и всяко мостче от северната до южната граница трябваше да знаем каква дълбочина има, може ли и как най-безопасно следва да застане катерът. Всеки командир си имаше едно тефтерче, където беше събрал тези сведения от различни карти и описания, каквито на катера не можеше да използва. Наричахме го „секретното тефтерче“, защото функционално приличаше на секретна тетрадка-справочник, но не беше заведено по реда, а навярно в някои тефтерчета е имало и от така наречените секретни сведения.

Навигационни аварии ставаха невероятно малко и няма нито една загуба на катер по такава причина. Обяснявам си това с изключителната мобилизация на командирите по време на плаване и с тяхната отлична щурманска подготовка. С високия професионализъм на дивизионния щурман капитан-лейтенант Дечо Матов. И, безспорно, с необходимата доза късмет.

*

Някой може и да си мисли, че управлението и цялостното използване на кораба се осъществяват самостоятелно от командира. На практика той може да се справи само, ако е осигуряван и подпомаган от своето командване. Командирът на дивизиона го изпраща на плаване, след като е преценил всички обстоятелства, а по време на плаването следи неговото движение и действия, като се намесва при необходимост. Радиовръзката е непрекъсната. Ако катерът ще застане за по-дълго време в друго пристанище, командването му осигурява посрещане, храна и място за спане на екипажа.

Ще добавя още малко: В определена степен това осигуряване се отнасят и за по-големите бойни кораби, и даже за търговските.

В нашия дивизион с цената на огромни усилия малкият ни щаб и бедният тил на флота бяха постигнали едно прилично равнище във всяко отношение. Малко аварии и нещастни случаи

– това несъмнено е заслуга не само на корабните офицери, но и на здравия гръб, на който се опираха.

*

Малките торпедни катери са били не само обект на възхищение. Някои морски специалисти ги смятат за не особено полезни. В по-големите морски държави след Втората световна война възниква дебат по тази тема, който понякога достига до компромис – да се произвеждат средни железни катери. Колкото повече напредваше военната техника, толкова критичното отношение се засилваше. Като всяко техническо средство и торпедните катери имаха ограничено място в историята. За шестдесетте години на 20 век и в България катерите 123-К си бяха на мястото.

*

По времето на моята служба на торпедните катери малко се говореше за тяхната история и развитие. Имаше и определено ограничаване на информацията за чужденците от страна на съветските служби. Дори в официалния документ – тактическият формуляр на катера - с туш бяха заличени годината и мястото на производството. Тогава нещата бяха такива, но днес разбирам, че е можело и по друг начин. На последния „Дръзки”, произведен в Белгия, тези данни са гравирани на бронзова табелка, закована на надстройката.

*

Времето тече и се излива в бездънната История. Поради руската свръх-секретност и нашата немарливост вече не можете да намерите точни данни и достоверни оценки за този катер. Докато търсех и проверявах сведенията в различни публикации, се натъкнах на печални грешки и недомислия, зад които не може да се види истинската картина. А катерите до вчера бяха в строя! Тук съм се опитал да дам възможно най-вярното описание на катера и да обясня обективните причини за особеностите на неговата експлоатация. И съм уверен, че това някога ще потрябва.



Картечарят на бойния си пост. Долу – димна шапка

Някакъв си катер, ще каже скептичният читател. Вярно е, не е той най-важният за националната отбрана. Лошото е, че така постъпваме и с друга информация , т.е. с истината.

ЖИВОТЪТ В БАЗА ВАРНА

Военно-морска База Варна означаваше едната половина на военноморския флот (ВМФ, ВМС) на страната. База Варна, или *базата*, означаваше също военната територия в пристанището (сега Варна-изток), разположена в южната му част.

Територията ѝ беше ограничена на запад от Корабостроителния завод, а от останалите страни – от морето и каменни кейове. Четири от главните сгради в базата са били построени при създаването ѝ, някъде около 1904-1910 г. През 60-те години те си бяха почти непроменени и животът в базата беше спартански и мръсен. Вероятно това се отразяваше и на взаимоотношенията на хората. Едва ли има и един моряк, от новобранеца-матрос до адмирала, който да не е изпитвал някаква неприязън към *базата* и да не я е напускал с радост в края на деня или месеца. Въпреки това, мнозина си спомнят с признание какво добро им се е случило там и това по правило е заслуга на добрите хора, с които са служили.

Офицерите идваха на работа с гемията, която ги превозваше от търговския кей до военния. С нея матросите излизаха в отпуск и се прибираха. Рейсове на гемията бяха по разписание и който пропуснеше последната гемия, трябваше да върви пеша, докато стигне до корабостроителния завод и го пресече (3 км). На територията на *базата* нямаше телефон, поща, магазин – имаше само една самодейна лавка.

Базата имаше свой ритъм и атмосфера, в нея се съдържаха обособени зони – кейовете, жилищните сгради, базовата работилница, хелингът, торпедна работилница, отделена част за поделението подводници, входния фар със сигнална станция, едно жалко футболно игрище. Куриозни бяха големият парен котел Ланца, едно кейче за плуване откъм канала и наколните клозети, които механикът Евгени Илиев нарече „Морски звуци” (името на представителния хор на града).

Базата беше достатъчно голяма, за да има различни места и хора. В нея имаше началници, които си мереха авторитета и властта; млади офицери, които носеха службата си старателно или не чак толкова; старшини, които някъде бяха необходими специалисти, а другаде – тарикати и използвачи; матроси, които приемаха корабната служба като необходимо изпитание и го преодоляваха с вяра в държавата и обществото; военни служители (волнонаемни, цивилни), които там работеха, както биха работили навсякъде за заплата и пенсия; и такива от всички категории, които намираха базата за противна и с нетърпение чакаха кога ще се върнат в спокойния си дом.

*

Нашето поделение беше малко, много по-еднородно и сплотено, отколкото базата, в него негативите на базата бяха по-слабо изразени.

Дивизионът заемаше няколко помещения в северната част на първия етаж на “голямата сграда”, а останалата по-голяма част се заемаше от командването на базата. Служебно дивизионът беше подчинен пряко на командващия на флота, така че базовите началници нямаха работа при нас. Физически израз на подчинеността беше, че нашите помещения бяха с отделен вход и затова базовите началници никога не влизаха при нас. Големата сграда беше стара, дълга двуетажна постройка. Разполагахме с

умивалня, дежурна, спално помещение на матросите, три стаи на офицерите и стая на командира на дивизиона. Клозет нямаше – чак на 150 метра се ходеше до “Морски звуци”. На дългия кей на базата имахме и боцмански складове в една тухлена барака.

Катерите се швартоваха на малкия кей зад подводниците, до кея беше торпедната работилница. Използвахме и зоната на хилшнга с електрически стационарен кран, с който се товареха торпедата. Хелингът работеше трудно, затова за вдигане на катерите се използваше плаващият кран на пристанището – тогава военните морски дела бяха често преплетени с гражданските и това беше добре и за двете страни.

*

В едното от офицерските помещения бяхме настанени предимно млади офицери. Прозорецът гледаше на запад, където след няколко метра започваше територията на корабостроителния завод. Помещението беше тясно и неудобно. При това матроското и офицерските помещения бяха свързани последователно, нямаше обичайния коридор. Затова пък неизбежно наглеждахме матросите, минавайки през тяхното помещение.

В завода се виждаха стапелите, на които се сглобяваха 2 000 тонните танкери за река и море. От цеха за заготовки пристигаха конструкции от по 2-3 тона, към които се наслагваше още по някоя ламарина, вече изрязана и огъната по чертеж. Чертеж, чертеж, ама като се срещнеха двата детайла все някъде нещо се разминаваше. Тук влизаше в действие огромен чук, в ръцете на огромен мъжага. Ударите постепенно подгъваха дебелията ламарина, докато звънът им кънтеше на стотици метри. Разказвам това, само за да се начудя, как при тези камбанни звуци можех да спя на обяд. И как Пешо Златев и Пешо Методиев ме събуждаха, ако в същото време тракаха с шахматните фигури по дъската. Не можех да ги упрекна, защото те се оправдаваха с шума на завода...

Както в офицерските помещения, така и в матроското, основните мебели бяха железните легла, изработени от винкел и ленти (вместо пружини). Те бяха сглобени на два етажа. Освен това всеки имаше дървено шкафче за дрехи и лични вещи. Тук-там имаше и табуретки от дебели букови дъски. Военните мебели

бяха конструирани предимно с мисълта да бъдат здрави и, ако е така, резултатът беше великолепен, защото те вероятно са вечни. *Но не бяха никак удобни.*

Грижата за нашите потребности се изразяваше в една стъклена гарафа и една чаша. Тази гарафа трябваше да се пълни от умивалнята в другия край на дивизионната територия. Естествено, при добре очертаната субординация старшите изпращаха за вода някой новобранец – старшинството ги задължаваше! Една година аз и Методиев бяхме новобранците и започнахме да се обиждаме – позицията ни докара да мислим за човешките права! Хубавото беше само, че не използвахме за тази работа матросите, които в други поделения са смятани за слуги...

В края на първия месец реших да напиша писмо до родителите си. Идеята ми дойде след обяда, защото обедната почивка беше почти неотменно право за покой. В нашето помещение обаче никой не спеше и двамата шахматисти вече подреждаха фигурите по дъската. Оставаше и някой да ме изпрати за вода или нещо друго... Взех си тетрадката и отидох в матроското помещение, където имаше и свободна маса. Никой не ме обезпокои. Но може би матросите са сметнали, че съм изпратен за някаква проверка? Върнах се в офицерското помещение и легнах спокоен. Не се замислих особено, защо отидох в матроското помещение. Но може би съм се чувствал поестествено като подчинен, отколкото като командир. Някак си от само себе си това е преминало и друг такъв случай не съм имал.

*

Ежедневието на офицера беше запълнено със задължения, а на младия командир дори беше препълнено.

Обикновеният ден в базата, когато нямаше плаване, започваше с вдигане на флага. Катерните екипажи се построяваха на палубите, а щабът на дивизиона – на брега срещу нас. Веднага след вдигането на флага давахме команда за преглед и превъртане на механизмите. Матросите се заемаха с огледа и проверката по научения наизуст ред, а в това време се чуваше нареждане офицерите да се съберат при командира на дивизиона. Той ни даваше указания за деня и колелото на службата се завърташе.

След приключване на прегледа и превъртането докладвах за откритите повреди и скоро съответният дивизионен специалист започваше работа по отстраняването им. Започвах учебните часове: общовойскова подготовка, специална подготовка, командирска подготовка, политическа подготовка...до обяд. След обяд и обедна почивка имаше поддържане на материалната част и корабни учения.

Общовойсковата подготовка включваше строева, физическа и изучаване на уставите. Матросите обикновено я мразеха. Офицерите я смятаха за досадна и правеха всякакви фокуси, за да се отърват от нея. По правило я възлагаха на младите командири, така че играех ролята на първа пушка. Екипажите бяха малобройни, имаше болни и хора в наряд, та често някой от старшите ми казваше:

- Павлов, днес по строева темата е движение на взвода. Началник-щоба заповяда ти да вземеш и нашите матроси.

- ???

- Ами – какъв взвод – от нашия отряд има 12 души, не са взвод, а вашите са 15. Тъкмо ще стане един взвод.

Логиката беше желязна. Моето занятие дори ставаше по-добро и нагледно, защото реално се виждаха 3 отделения. Значи, обучавах матросите на целия дивизион.

А на корабното учение командирът на звеното ми нареждаше:

- Павлов, ще вземеш и моите хора. Аз имам 4, ти - 3 души, ето ти екипаж.

Същата желязна логика. Екипажът беше 6 матроси и всичко си заставаше по местата. А ако от един пост имаше двама души - да речем двама торпедисти, по-опитният щеше да учи новобранеца. Всичко се наместваше като в добре съставен пъзел. Не мислете, че ми е било много тежко, но няха никакъв свободен час.

Изникна един необичаен проблем: бяха ми дали само един костюм - за делник и празник, а ако искам и на ресторант и театър щях да ходя с него. На катера се връх в трюмове и ъгли, а там имаше много смазани части; на плаване водата ме заливаше. Колегите навреме ме посъветваха да си намеря стар костюм или

поне куртка за работен екземпляр. Намирането накрая се превърна в купуване от един старшина.

Проблемът бе решен... поне засега. Постепенно започвах да се чудя, какво правят тиловаците. Сигурно са толкова умни, че са забравили кога са били първа година офицери и какви нужди са имали. По-нататък, след години, ми се събраха дори излишни дрехи, защото се раздаваха не според нуждите, а по годишни норми. Освен това, с годините снабдяването се подобряваше, костюми и обувки ми се натрупаха по шкафове и каюти, куртките се смениха с тужурки, а шитите по поръчка обувки – с конфекция. Държавата забогатя, би трябвало вече да няма проблеми, но не. Системата можеше да работи само с проблеми и ето ти ги: ту няма пари, ту няма стоки, парите ти ги “дават” като бележки за получаване на стока (която е налице, но не и твоят размер), после бележките взеха да ги осребряват, после прекратиха, после...

Би трябвало да напиша: и няма край. Но край имаше: уволниха ме. Впрочем, да не бързаме. Имаше още много куртки да изцапам и скъсам.

*

В офицерското съсловие имаше няколко категории, които се различаваха по специалност, характер на задълженията, степен на заетост и т.н. Уважавам всички, защото бяха отлични специалисти и ми станаха приятели, но... имаше благодетелствани и по-обикновени. Тъй като преминаването от една категория в друга беше възможно и дори неизбежно, благодетелстваните твърдяха, че всички сме равни и влачим общо товара. Но механиците казваха, че те са най-натоварените и всъщност тяхната работа е най-важната, защото без тях катерът няма да върви. Офицерите от щаба естествено твърдяха, че те отговарят и за материалната част, и за специалната подготовка на матросите, и за организацията на бойната подготовка; те не даваха наряд, защото бяха много старши !?! (със звание най-много капитан трети ранг...) – но един от тях имаше важното задължение да планира наряда... Политическите офицери не даваха наряд, нямаха личен състав и материални отговорности, но отговаряха за морално-политическото състояние на целия личен състав. Ако питате мен, най-натоварени бяха командирите

на катери, а от тях – командирите на подзвеновите катери. Командирите управляваха катерите, обучаваха и възпитаваха матросите, носеха наряда... А ако имаше и по-по-най, това беше единственият новобранец-командир на подзвенови катер... такъв бях аз през 1961 год. Струва ми се, че никога не ми помагаха, изглежда просто съм се справял. Разбира се, поглеждах как го правят старите командири, а и любезно ми отговаряха при запитване. Но никога не бях обиждан и ми позволяваха да чувствам важноста си за поделението.



Спокойно плаване. Управляваме аз и моят механик. На преден план механикът Христо Богданов, отзад в средата Петър Петров, 1961

Покрай многото ми задължения все пак успявах да открадна някой час за четене на книга. Имах си и скрит порок: отивах понякога да работя в работилницата. Правех нещо за катера или

за собствени нужди. Постепенно работниците ме допуснаха до машините като струга и банцига. От тогавашната ми продукция още ползвам една лопатка и един ловджийски нож.

Вечер в помещенията оставаха само офицерите от така наречената дежурна стража. Според началството, свободното време трябваше да се използва за самоподготовка, а според заговете – за общуване с личния състав. Но, тъй като бяхме нормални човешки същества, тези занимания ни бяха вече дотегнали през деня. Ако от групата не можеше да се формира каре за карти, тогава настъпваше истинската скука. Четенето и изучаването на чужд език бяха предпочитани, но само до време. За прогонване на скуката най-ефикасно беше да се направи някаква щуротия. Неотдавна Кирил Медникаров си спомни, как Добри е измайсторил подобие на змия от кабелна ширмовка. Змията поставили в леглото на старши лейтенант Панайотов. Бай Панай, както го наричахме, беше малко по-стар от нас и беше признал, че се бои от змии. При “пешниците” (майтапите) старшинството можеше да бъде нарушавано! Бай Панай дори даваше знаци, че носи майтап. Доказателство е фактът, че той единствен от нас имаше мустак... и на сватбата си процитира Мопасан: какво е целувка без мустак!

*

Господ се грижи за нас и, ако забележи, че всичко ни е наред, харесваме си службата и т.н., взема мерки – изпраща ни някоя неприятност. С профилактична цел.

Пристигна материална ревизия. Както казах, в моя екипаж нямаше боцман и цялото имущество се водеше на мое име. Разбира се, бях приел по описите всичко и нещата бяха налице, с изключение на 3 малки чохъла, които пък бяха вече поръчани за изработване в работилницата от стария командир. За жалост, не станаха до ревизията и ревизорите ги записаха като липсващи. Нещо повече, те обясниха, че изработването на нов чохъл не отписва стария, новият трябва да се зачислява и да се водят вече 2 от този вид. Чохлите се губеха само в морето, отнесени от вятъра и вълните, затова трябвало акуратно да се правят протоколи за бракуване. Сега тези неща мога да ги обясня и аз, но в онези дни малцина в дивизиона ги знаеха... а пък аз – хич!

Трябваше да се въведе ред и жертвата можеш да бъде само новобранец като мен.

Още по-неприятна се оказа липсата на две гребла за лодка, които лично бях приел и заключил в склада на катера – една клетка в общата барака, защитена от елементарен катинар. Платих ги като поп. По-късно ми светнаха, че част от греблата в дивизиона отдавна били загубени или откраднати, но никакви протоколи и мерки не били направени. Вместо това боцманите си давали на заем нужното имущество при всяко сдаване – приемане. А в деня на ревизията за първи път беше направена обща едновременна проверка и... някой от тях е отключил склада ми и... мила родна картинка! Положението се усложняваше от обстоятелството, че за това имущество по принцип отговаря боцманът, само че аз нямах боцман!

Официалният акт за ревизията ми беше прочетен в присъствието на командира на дивизиона. Нямах какво да възразявам. На следващия ден капитан Плоцаков ме извика отново, заедно с предшественика ми, който още беше в дивизиона. От смяната ни бяха изминали само 2 месеца и по документи отговарях аз, но по морал трябваше да отговаря по-скоро той. Като Соломон бай Илия реши старият командир да плати половината от сумата. Василев не възрази, защото едно приятелство не бива да се разваля за пари. Изплатихме парите (няколко заплати) за няколко месеца, като на него му е било навярно по-тежко, защото беше вече женен и ... Така с него останахме приятели за цял живот.

Командирът на дивизиона взе и други мерки за затягане на отчетността, но нещата не можеха да се решат бързо. Искаха се не само пари, а най-вече години усилия за превъзпитаване, и не само на боцманите в един отделен дивизион.

След десетина години работех в Морско училище и бях съпричастен на усилията правилата за отчетност да бъдат налети в главите на випускниците – нещо, което не се правеше през времето на моето обучение. За лектори дори се включиха офицери от ревизионната служба на флота. Но скрито се опасявам, че голяма част от налятото веднага е изтичало, защото випускниците си мислят за съвсем други неща. Кога ще ги стигнем германците... вече не знам.

*

12 април беше обикновен работен ден, времето беше спокойно и нямаше нищо особено. Вървах из базата, когато неочаквано се чу глас от високоговорителите на радиоуредбата. Отначало не му обърнах внимание. Постепенно смисълът на думите достигна до съзнанието ми. Дикторът бавно и леко натъртено четеше съобщението, че тази сутрин в ... часа по московско време от космодрума в Байконур е излетял космическият кораб „Восток”, на борда на който се намира летецът космонавт Юрий Гагарин.

Звучеше невероятно. Въпреки, че бях чел за възможността човек да полети в космоса, мислех че става дума за някой ден в далечното бъдеще. Техниката на 60-те години, която познавах, не даваше вид, че може да се справи с тази задача. И никъде в известните ми средства за информация не се споменаваха за това, че хора вече се подготвят за полети в космоса. Макар че бяхме информирани за полета на кучето Лайка в космоса: това е бил знакът, че скоро ще полети и човек!

Тук-там вече се образуваха групички, които коментираха събитието. Главната мисъл в разговора беше: какво е станало с летеца? От радиото редуваха съобщенията с музика и когато се чуеше гласът на диктора, всички в базата млъкнаха и наостряха уши, но отново звучеше все същото съобщение. Тържеството на човешкия дух се смесваше със смътна тревога, която никой не смееше да изкаже.

Докато говорехме за това невероятно постижение, стъпвахме по неравния мръсен пясък на базовия район и вървахме между олющените стари сгради с лошо боядисани прозорци. Околната среда не насърчаваше възторзите и само от нашето съзнание трябваше да дойде подтикът за осмисляне на величествените промени. Между другото обаче трябваше и да се изпълнява разписанието за деня, така че макар и със закъснение всеки отиваше там, където го чакаха задълженията му.

Най-последно чухме, че космическият кораб успешно се е приземил и летецът космонавт е жив и невредим. Сега вече можехме да се радваме и да помислим, какви поразителни промени стават пред очите ни. През следващите дни разговорите често се връщаха на тази тема, но нямаше никакви митинги или

други публични изяви (както по-късно при първия полет на българин). Постепенно се разкриваше личността на първия космонавт. Заразителната му усмивка и струящият от всяка дума оптимизъм много допаднаха на катерниците:

- Ако не беше станал космонавт, щяхме да го вземем за катерник!

А веднъж чух един командир, който тръгваше на трудно плаване, като включваше щамбайните, да казва:

- Ну, поехали!

*

През лятото физическата подготовка се съсредоточаваше в плуването. Говореше се, че командващият адмирал Добрев лично се с занимавал с въпроса за обучението по плуване. Издадена беше специална заповед за организиране на това обучение, като в нея ударението падаше върху мерките за безопасност: инструктаж, преброяване, осигуряване с лодка, спасители и спасителни средства. Командирите подмятаха, че изпълняването на всички изисквания понякога е невъзможно, а заповедта само ще хвърли отговорността върху командира, който и без това отговаря за всичко. И така да е, обучението по плуване беше добре организирано, нещастни случаи по време на обучението нямаше, а от страна на матросите то беше най-желаното обучение. Само тази дума те трудно възприемаха и упорито говореха за къпане, плуване в морето и дори за плаж. За да не изчезне незабелязано някой от матросите, построяхахме ги “по форма плувки и кепета”. Преди да скочат във водата слагаха пред нозете си кепетата, а след края на плуването си ги вземаха: ако останеше кепе без глава, нямаше как да не реагираме.

*

Може би само тук е мястото да кажа един анекдот за военните униформи. За съжаление, трябва да прескочим едно десетилетие във времето, но така е в модерната литература. По това ново време подписалият заповедта за плуването, адмирал Иван Добрев, вече е заместник-министър на народната отбрана.

Та: офицерът беше длъжен да върви винаги в униформа и да спазва няколко правила, като: винаги да е спретнат, изгладен и избръснат, да не носи багаж, да не държи жена си за ръка или под ръка, да не пуши. Правилата вероятно са били заимствани от

австро-унгарската империя и служеха на идеята, че офицерите са създадени, за да служат на униформата и да украсяват града.

Спазването на униформата се контролираше от комендантските патрули. Представете си един офицер, който пристига в командировка с влака в София и още на гарата патрулт го арестува, защото е облечен във форма 3, а в София от тази сутрин трябва да се носи форма 4. След малко друг патрул довежда още един офицер, който носи форма 3, като се оправдава, че е в София от една седмица и не би могъл да изпълни заповедта на коменданта за форма 4. Случаите се разглеждат от самия комендант, генерал и, като комендант, достатъчно наблюдателен, за да забележи, че двете униформи в интерпретацията на двамата са различни: единият е с бяла, а другият – с черна фуражка. Но и двамата твърдят, че са изрядни и настояват внимателно да бъде проверено в плаката с нарисувани униформи на различните родове войски (неизменен атрибут на комендантството).

Генералът се затруднил и решил да се посъветва със самия адмирал Добрев. Вдигнал телефона:

- Другарю адмирал, кой от двамата носи правилна униформа?

- И двамата!

- Но, другарю адмирал, безпокоя Ви, защото има често такива случаи с вашите хора. Някои са направо невероятно облечени и искам все пак да знам, кога един военен моряк не е униформен?

- Когато формата е “плувки и кепета”, а той няма кепе – тогава е неформен и можете да го арестувате.

- А тези двамата...?

- Пуснете ги да си гледат работата.

Генералът наистина ги пуснал. Но пред подчинените си бил длъжен да обясни:

- Нали знаете, където свършва дисциплината, там започва флотът.

*

Да се върнем във Варна и в 1961 година. В базата плуването се провеждаше край едно мостче от страната на канала. Пясъчна

ивица нямаше и дори измиването със сладка вода беше проблем. Но матросите все пак се радваха на морето.

Имаше и изключения, за едно от тях ще ви разкажа. Моят картечар Доньо се страхуваше от водата, а и от рисковете на плаването. Когато тръгнахме на плаване, той беше моряк една-две минути. Щом излезехме от пристанището, зад гърба ми Доньо се свличаше долу в турела на картечницата и прекарваше плаването на тресящата се дуралуминиева палуба. Когато плаването завършваше, другарите му почти насила го измъкваша – прошка нямаше, защото той трябваше да действа с кърмовите въжета и нямаше кой да го замени. Но той се надигаше само ако шумът на двигателите беше намалял; първо надзърташе, докато се убеди, че наистина сме в пристанището и едва тогава излизаше, все още колеблив и безсилен. Ако не се лъжа, той изпълни само една стрелба през тази година и я изпълни добре, но явно не беше роден за моряк.

И така, обучение по плуване. Доньо зае мястото си в строя на мостчето до канала, обут само по гащета и преброен. След заповедта за скачане във водата той остана да стои и постепенно заотстъпва към брега.

Каквито и заповеди да издаде командващият, матросите си бяха с акъла на хлапаци и по време на плуването си правеха всякакви шеги. Най-безобидната според някои била да хвърлят Доньо във водата, след като той не изпълнил заповедта за скачане в морето. Оправдаха се с народната мъдрост, че човек най-добре се учи да плува, когато бъде хвърлен в дълбокото. Е, спасиха го естествено.

Опитах се да го обучавам край началото на мостчето откъм брега, но той трепереше от страх и непрекъснато се озърташе настрани, за да не го нападнат присмехулниците и да го удавят. На следващия ден започнах да го уча до едно друго мостче в края на района на дивизиона, докато другите матроси отиваха до канала. Показвах му най-простите упражнения: издишване под водата, плуване по инерция след отблъсване от мостчето... Вече не се боеше от нападението на злосторниците, а само от водата. Освен това правеше всичко възможно, за да пропусне тези уроци. Така до края на съвместната ни служба не можа да се научи да

плува. (Така беше във флота – станах и учител по плуване, без да съм подготвен и проверен).

Явно беше, че момчето няма сили да служи на катер, но никой не знаеше какво да правим с него. Решението дойде случайно: от щаба на флота поискаха да изпратим един матрос на курс по готварство – в много поделения храната се готвела от срочнослужещи, а те били избирани от наличните хора и обикновено не се справяли. Много добре – изпратихме Доньо.

Месеца на неговото обучение скоро отлетя, но Доньо не се върна. Командирът на дивизиона разказа, как е помолил „горе“ матросът да бъде свален на брега и в резултат новоизпеченият готвач бил назначен в поста на нос Галата, където се явил следобед. Матросите го посрещнали с недоверие:

- Можеш ли да готвиш?

Както го знам, вероятно е бил притеснен...

- Поне боб можеш ли да сготвиш?

- Мога, боб мога...

- Я да свариш тогава боб, ама веднага.

- За вечеря ще стане!

Извадил той тетрадата, в която записвал рецептите и се захванал с тенджерата. На вечеря бобът бил изяден до последната лъжица и матросите му разказали, че досега са гладували. И били решили, ако той не се справи, да го набият и да го изгонят от поста. Но вече бил приет като спасител и скоро се почувствал необходим и уважаван член на колектива... На мен малко след това ми назначиха друг картечар.

А на следващата година случайно решихме да отидем на ресторант да се почерпим за завършването на задачите. Избрахме си едно ресторантче в курорта „Дружба“, бяхме една маса хора. Седим си спокойно и весело, прием си аперитива и гледаме наоколо как си живеят хората. Поръчахме си вечерята, като оставихме избора на напитките за обмисляне. И ето, сервитьорът, един усмихнат момък, носи храната и една бутилка бяло вино:

- Това е от мене, за ваше здраве. Аз съм Доньо, 41-ви набор, помните ли ме? Благодаря за службата и за доброто, което съм видял...

Напет и усмихнат, облечен по мярка и с вкус, дори по-висок, отколкото го бяхме запомнили... това ли беше нашият клетник? Успехът на нашия бивш матрос направи вечерта още по-приятна.

По-късно имах щастието да срещна и други наши матроси и знам, че имам из цяла България млади приятели, някои позабравени... И други офицери са споделяли, как бившите матроси са ги изненадвали със спомена за думи и постъпки на офицерите, станали важни за тяхното възпитание и възмъжаване.

*

Умните офицери знаят, че също дължат много на своите подчинени. Но са въввлечени в тревогите на военното всекидневие и рядко ще ги чуете да изказват такива мисли. Повече истина – в спомените...

През есента на първата си командирска година бях изпратен за ръководител на матроска бригада в селското стопанство. Задачата се смяташе за неприятна и затова естествено беше възложена на командир-новобранец. Колегите особено наблегнаха да внимавам с двамата матроси, които се бяха върнали преди няколко дена от “дисципа”. Двамата бягали няколко пъти от базата в града и една нощ били заловени на дупката в оградата, когато се връщали. За това нарушение били осъдени на 3 месеца служба в дисциплинарна рота. А от екипажите пък командирите бяха определили по 3 души и без съмнение са ми дали най-ненужните и най-проблемните. И за такива хора щях да отговарям сам, без помощ, охрана и заместници.

Настаниха ни в две стаи на бивша батарея, вече опразнени. Спяхме на пода, но имахме дюшеци и чаршафи, а на двора – чешма. Най-важното, носеха ни готова храна в баки и то редовно. Работата беше коситба на трева и рапица. Имахме помощник – един застаряващ селянин, който ни показва първия ден как се коси и какви са мерките за да не стане някоя поразия, а след това ни клепеше и точеше косите.

Матросите, които вероятно са били често недоволни от безсмислието на някои военни задачи, се радваха на този полезен труд. Нямаше нужда да ги насилвам за работа. Правех по две строявания: сутрин за започване на работа и вечер за проверка. Досещате се, че и двете бяха по-скоро събирания, отколкото

стриктни изпълнения на строевия устав. Не бях склонен да мисля за устава, защото и аз работех и умората си казваше думата. Имахме норма (ТКЗС-то си има правила!) и за мен беше въпрос на чест да я изпълнявам. Всъщност, по правило не бях задължен да кося, а само “да организирам”. Започнах работа по-скоро от любопитство, а след това не ми беше удобно да спра... а и не ми се искаше.

Елин Пелин или Йордан Йовков трябва да са описали красотата на коситбата, та аз ще пропусна този момент.

Дали моят личен пример, дали личните качества на матросите, или осъзнаването на важността на работата са били решаващи, не е най-важното. Но бригадата завърши без произшествия, без порязани крайници, без ухапване от змии и с изпълнени норми. И до днес не мога да повярвам, че 20 матроса в продължение на 20 денонощия не са направили нито една щуротия. Направили са, няма съмнение, но им благодаря, че са го направили скрито (или умерено) и не съм имал тревоги.

*

1961 г. беше забележителна с единствената негативна оценка на дивизиона, която е получавал в историята си. През септември сдавахме последната курсова задача, която оценява дивизиона като цяло. Така че това беше крайният резултат за цялата година подготовка. Комисията от Щаба на ВМС не прие задачата.

Основните негативни констатации се отнасяха до неотработени съвместни действия с други сили и до до противохимическата защита. Съвместните действия по принцип се планират от самия този щаб, така че вината на командира на дивизиона следва да се намали наполовина – че не е изискал съдействие за такава подготовка. В този ред беше оценено, че не е отработено съвместно действие „торпедна атака с лидиране от СКР”... доколкото знам тактиката, такава атака няма в никой флот и СКР не е пригоден за подобни действия. За противохимическата защита нещата бяха просто пресилени. А оценката, че не е отработено поставянето на мини беше направо смехотворна – поне у нас няма мини подходящи за малък торпеден катер и никъде в курса по бойната подготовка не е развита такава идея. Цялата акция на Щаба ни изглеждаше

странна, да не кажа повече, нямам квалификация да оценявам Щаба на ВМС.

Негативната констатация, че не е отработено взаимодействие с авиацията, все пак е полезна. Може би за първи път се заговори за такава тактика, а е било време...

В заповедта на Командващия по случая има указания и едното от тях е да се ускори получаването на правоспособност от лейтенант Стоянов, т.е. от мен. По-горе бях написал, че при това плаване ме наблюдаваше капитан Е. Станчев и не получих никакви забележки от него (а по-късно той се утвърди като най-големия ни катерник). Така че аз бях спокоен за себе си, но се тревожех за неприятностите на дивизиона и проблемите по повторното сдаване. Положих срочно изпитите и станах правоспособен командир. И дивизионът „отстрани недостатъците”, или по-скоро оценките станаха по-трезви.

*

През 1962 год. настъпи поредната криза в международната политика. Заговори се за война, започна всеобщо затягане и зачестиха проверките. Правителството обяви, че задържа наборните войници докато е необходимо. Пристигна комисия, която специално трябвало да оцени настроенията на задържания набор. Очакваше се поне някой от матросите да измърмори, че си е изслужил полагаемото и не може да понесе повече служба.

Комисията, т.е. двамата политически офицери, проведоха разговор със задържаните матроси. Първият им въпрос бил:

- Какво ще правите сега, другари матроси? И тук изненадващо един от матросите станал и заявил;

- Ще служим, както и досега.

- А докога имате готовност да служите?

- Докогато ни заповядат.

Комисионерите побързали да прекратят разговора, защото и за тях най-добрият резултат бил именно такъв отговор. След това командирът на матроса ни каза, че момчето е будно, отракано, но непокорно, често прави нарушения. Ако някой би изказал недоволство, това навярно щял да е той; но каква трансформация е станала в поведението му? Всички бяха доволни от проявата му,

а той дори не е знаел, колко досадни могат да бъдат мерките по затягане на морално-политическото състояние...

Днес, 40 години по-късно, всички подобни прояви от онова време са обявени за осъдителни – поне официално. Не мога да бъда съдник, от мене само ще прочетете искрената оценка – кое е било смятано за нормално през 60-те години. А аз търся отговор на въпроса, как такива матроси са били накарани да се държат толкова добре.

*

През същата година стана един случай на диверсия, който изненада всички. При поредната проверка на боеприпасите на катер 07 се разкри липса на патрони. Тъй като патроните се съхраняваха в ахтерпика, а той се заключваше от картечаря, съмнението веднага падна върху него. Това беше един мълчалив, донякъде затворен в себе си младеж, понякога изглеждаше хрисим и командирът му го беше предложил за “отличник по бойната и политическа подготовка”. Той веднага си призна, че е хвърлял патроните във водата. Дали е правел това от пацифизъм, или от желание за политическа борба, не стана ясно. Дочухме само, че по време на отпуск е общувал с леля си, с нея слушал западни радиостанции и може би тя го е настроила за такава проява. Извършеното беше направено по наивен начин, без обмисляне на ходове за защита. След като се убедиха, че той няма съмишленици, спецове поискаха да се претърси дъното около обичайното място на катера. Водолазите намериха патроните и виновният отиде на военен съд. Случаят беше специален с това, че матросът нямаше приятели, не беше популярен и не се чу някой да му е съчувствал, както би било нормално в матроската среда. Впрочем, кой знае...

Тази случка би трябвало да повдигне въпроса за надеждността на опазването на оръжието. Ахтерпикът се заключваше с един обикновен секретен катинар, който не би затруднил никого. Картечарят, който го заключваше, държеше ключа в себе си или на общата връзка на катера. Картечарят се ползваше с доверие априори и не беше контролиран, както и всички останали. Има нещо общо и с онази история с липсите на имуществото, нали?

*

Имаше още два случая, които са с политическо съдържание. Следващият:

Имах малък проблем с членството си в БКП. Трябваше да ме приемат в края на курсантските ми години, когато изтече кандидатския ми едногодишен стаж. Но точно тогава началникът на училището капитан 1 ранг Узунов беше издал заповед курсантите да не четат чужди списания и да не притежават радиоапарати, за да не слушат чужда музика. Изглежда това му е било наредено отгоре, но заповедта беше написана в училището и звучеше доста нескопосно. Съставителите явно никога не са се замисляли, че офицерите трябва да бъдат културни, с развито мислене и собствено мнение; под култура те разбираха само дисциплина. На партийно събрание “разгледахме” заповедта и единственото изказване по същество направих аз, като предложих заповедта да бъде отменена. Не мислете, че съм направил текста на пух и прах – дипломатично наблегнах на това, че забраната се простираше и върху руското списание “Огоньок”, което четях с удоволствие. Не съм споменавал за единствената плоча с песни на Елвис Пресли, която моят приятел Венцислав Велков си купи в Египет (по време на учебното ни плаване като курсанти) и тази чудесна музика често ни радваше. Но казах, че трябва дори да ни доставят западни морски списания, в рамките на професионалното и езиково обучение... Веднага след мен стана взводният ни командир, който откри в моето изказване опасно нарушение на партийните норми: след като заповедта вече е издадена, комунистът не можел да я критикува и бил длъжен да се бори за изпълнението ѝ. Получих партийно наказание – отложиха приемането ми за член.

В дивизиона бях започнал да забравям тези дребни страсти. Но партийната документация помни всичко и партийната организация в дивизиона след изтичането на едногодишния срок ме прие за член на основание добрата ми командирска работа. Приемането обаче трябваше да бъде утвърдено в партийната комисия на флота. По този повод старши лейтенант Владимир Христатиев, вероятно като член на партийното бюро, ме предупреди:

- Пишлеме, другата седмица ще се явиш на партийна комисия. Сигурно си чувал, че се заяждат за нищо. Ще ти кажа как се говори на комисия. Те ще те питат защо миналата година си критикувал заповедта, а ти им кажи, че сега, като си станал командир, си разбрал, че в армията заповедите не може да се критикуват. Гледай да не ни изложиш!

Заседанието на комисията беше напрегнато и с някои детайли направо унизяваше. Догматизмът беше наситил атмосферата, думите и израженията на лицата. Едва ли имаше смисъл да разкривам какво мисля. Послушах съвета на опитния колега и минах безпрепятствено. Дотолкова бях уверен какъв въпрос да очаквам, че дори не преговорих членовете на Политбюро (което беше дежурният въпрос).

Докато се подсмивах в душата си как сме ги изиграли, пропуснах да се замисля дали съм израснал и какво се е променило в мен за една година командирство. Нейсе, тя службата въобще вървеше на бързи обороти и като истински българин едва сега, вече пенсионер, мога всичко да обмисля. Ето, правя го... а вие четете, ако ви е интересно.

Несъмнено бях станал по-опитен, напредвах в способностите си да управлявам екипажа и бях загубил малко от своята скромност и затвореност.

В първите години на демокрацията пропуснах да обявя, че съм бил дисидент, та да направя политическа кариера сред демократите. И то доказан - думите ми вероятно още са в архивите! Е, като все пак приет за комунист и непритежаващ китара, едва ли имах шансове да стана президент. Ама поне за министър имах актив!

ТОРПЕДНИТЕ АТАКИ

Обучението на командирите по тактика на торпедните катери започваше с изучаването на наставлението за бойната дейност. През 1960 г. то представляваше дебела, грубо отпечатана книга, приличаща на тетрадка голям формат и издадена специално за нас. Беше секретна, естествено, и

съставена (или фактически преведена) без съмнение по руския образец. Имахме нужните наставления и описания за всички задачи и за всички оръжия и технически средства, достатъчно карти и лоции. Беше започнал периодът на стабилна организация и пълно осигуряване с документация, което стана основа за добро функциониране и тактическо единство. Вероятно това е едно от върховите постижения в нашата военна история. Дори и след 2000-та година, при новите средства за комуникация и обработка на информацията, това изглежда впечатляващо.

Като млад офицер се възхищавах от простотата и ефективността на тези документи. Например ”Книжка боен номер” – написано е всичко кратко и ясно: какво трябва да прави матросът във всеки случай, по всяка команда.

Командирите трябваше редовно да четат и да задълбочават знанията си в различни форми на обсъждане и изпитване. За мен най-полезни бяха занятията, които провеждаше командирът на дивизиона в стаята си. Седяхме около голямата маса и общуването беше много близко, а незнанието не можеше да се скрие. Капитан Площакков беше абсолютно подготвен, никога не ползваше “шпаргалки” и не четеше готови текстове. Понякога му се налагаше да упрекне някого от нас, но той правеше това с меки изрази и колегиален маниер. По това време в армията преобладаваше грубият тон, с който се изразяваше превъзходство и се насаждаше подчинение. Грубияните не биха повярвали, че внимателните упреци на бай Илия са по-ефективни от техните крясъци и оскърбления, а на авторитета му можеха само да завиждат. Дивизионът беше като остров на добрите обноски.

За усвояване на строевете на дивизиона капитан Площакков изваждаше от чекмеджето кутията с оловни модели на кораби и ги подреждаше на масата: килватер, фронт, отстъп. Моделите бяха около 5 сантиметрови. Просто, но ефективно. Нуждаехме се от такова онагледяване - катерите плаваха много близко един до друг и съвместното им движение изискваше съгласувано и прецизно изпълнение. Още в Морско училище бяхме запознати с правилата за построяване, но показването с моделите ми се струваше много изразително. Особено полезно ми беше то за критичните моменти на престрояване и завиване. Тренирахме и сигналите, с които ще се информираме за предстоящото

престрояване. В края на занятието командирът внимателно прибираше моделите в кутията като някакви ценности.

Елементарно, но... нагледността, близкият контакт и внимателното отношение на командира на дивизиона успешно компенсираха бедната техническа база.

Бих направил паралел между държането и маниерите на капитан Площакков и капитан Димитър Добрев, описани от Георги Купов...

*

След това по време на съвместно плаване изпълнявахме маневрите. Управлението ставаше с команди по УКВ-то – от командира на дивизиона или от командира на флагманския катер, където той най-често плаваше. Два катера образуваха минималната бойна формация – звено, така че дивизионът имаше 4 звена. Командирът на звеното беше и командир на водещия (“звеневи”) катер, другият катер и командир бяха “подзвеневи”. В спокойно плаване се предпочиташе строеят килватер, т.е. движение в колона един зад друг. Бойният строй на звеното беше отстъп – подзвеневият катер се движеше на няколко метра встрани и отзад. Това беше първото умение, което трябваше да усвоим за съвместното плаване. Звеневият катер поддържаше постоянен курс и постоянна скорост, а подзвеневият се подреждаше към него и регулираше дистанцията. Командилът на подзвеневия катер поддържаше посоката, а механикът регулираше скоростта. В този случай се движехме на ръчно управление и бяхме напрегнати, защото при грешка лесно щеше да се стигне до катастрофа. Поддържахме дистанция 7 метра между катерите, което си беше едно малко безумие. На следващия етап строевете се изпълняваха от целия дивизион. Сега вече ставаше наистина напечено. При плаване на звеното следях звеневи катер, но поне настрани нямаше нужда да поглеждам често; когато се отдалечавах от звеневи катер, можех да не се тревожа колко настрани да отида. В общия строй трябваше да следя положението и отляво и отдясно, а пространството за безопасно движение беше много стеснено. Ако можеше да се види движението на дивизиона от въздуха, сигурно щеше да проличи, че спокойно, наистина на прав курс се движи само флагманският катер, а останалите са като части от пружина,

която трепти и се извива. Такова движение беше опасно и много изморително за командирите и механиците на катери. След като се постигнаше устойчиво движение, дивизионът се престрояваше плавно в следващия строй и ние си отдъхвахме.

*

Торпедните атаки се провеждаха по принципа на стремителното нападение. Катерът се приближаваше на максимална скорост до противника, изстрелваше торпедата и се отдалечаваше по същия начин. Ако катерът беше открит своевременно, противникът стреляше по него със всички цеви на автоматичните си оръжия, така че шансът на торпедния катер се изразяваше с краткостта на атаката. По време на сближаването катерите се движеха на зигзаг, за да затруднят прицелването на противниковите артилеристи. Важен параметър беше и дистанцията, от която се изстрелваха торпедата: малката дистанция едновременно означаваше по-голяма вероятност за попадане на торпедата в целта и по-голяма вероятност за улучване на катера от противниковите снаряди.

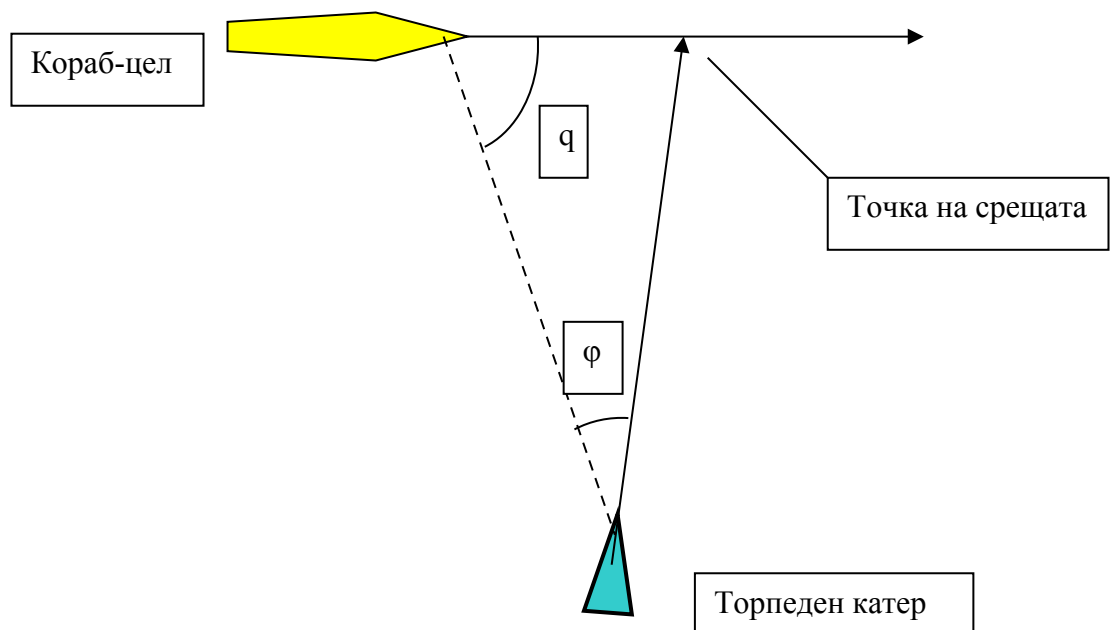
В онези години имаше значителна разлика между дневните и нощните атаки.

Дневната атака завършваше с изстрелване на торпедото от разстояние 10 кабелта до целта и с определен ъгъл на изпреварване (идеята е за времето на движение на торпедото целта да измине съответното разстояние и да се озове на пътя на торпедото). Този ъгъл зависи от скоростта на целта и курсовия ъгъл, т.е. от каква посока се изстрелва торпедото. За пресмятане на изпреварването командирът трябваше да оцени елементите на движението на целта и накрая да ги въведе в торпедния прицел. Прицелът стоеше в центъра на мостика, точно пред очите на командира и построяваше триъгълника на срещата с целта. (още нямаше автомати за изчисляване и радарът не можеше да дава прецизни данни). След като нагласи прицела, командирът насочваше с щурвала целия катер така, че прицелът да сочи към целта – полученият курс беше “боен курс”.



Предварително въвеждане на данни в прицела

Наставленията препоръчваха скоростта на кораба-цел да се взема от справочниците, а курсовият ъгъл да се определя от командира на катера окомерно. Но опитът ни учеше, че целта може да променя скоростта си, а определянето на курсовия ъгъл е доста трудна задача.



Насочване на торпедото преди изстрела: q - курсов ъгъл на целта;
 φ - ъгъл на изореварване

Добрият метод за окомерно определяне на данните се свеждаше до имитиране на срещата на торпедото с целта, като, наподобявайки торпедото, катерът се движеше с някакъв ъгъл на изпреварване пред целта, поддържайки скоростта на торпедото. Ако пеленгът към целта се запазваше, ъгълът с бил избран правилно; а ако целта избързваше, трябваше да се даде повече изпреварване, и т.н. Работата на командира обаче се усложняваше от това, че той трябваше и да маневрира, за да заеме подходящ курсов ъгъл в момента на изстрела, а също и за да затрудни стрелбата на противниковата артилерия. (Да не говорим за другите му задачи.) Така в хода на атаката трябваше да бъде изпълнено сложно маневриране, един от курсовете на което бе за определяне на ъгъла на изпреварване. Накрая катерът лягаше на боен курс, т.е насочваше се по избраната посока на стрелбата. Като достигнеше дистанцията на стрелбата, командирът се прицелваше за последно, даваше команда “Залп!” и дръпваше ръчката за електрическа стрелба, а торпедистът дръпваше механичния спусък. Барутният патрон в апарата гръмваше, торпедата излитаха напред и се гмурваха във водата.



Изстрелване на торпедото

Уменията за изпълнение на дневната торпедна атака се усвояваха на един невероятен тренажор, съставен от механични елементи – зъбни колела, лостчета и дори канап, задвижвани от електромоторчета. Целта се имитираше от малък макет, който се приближаваше чрез движение на носещата го рама и се въртеше около вертикалната си ос, за да изобрази различен курсов ъгъл или курс. В хода на тренировката командирът трябваше да заеме подходяща позиция (по курсов ъгъл и дистанция), да определи курсовия ъгъл на целта, да нагласи прицела и да даде команда “Залп!”. Както на почти всички тренажори, собственият катер се представяше с една неподвижна точка, в която стоеше торпедният прицел, а цялото относително движение се имитираше от макетчето на целта. Още тогава устройството изглеждаше допотопно и самоделно, та доста се учудвах, че правилно отразява динамиката и геометрията на взаимното движение.

Дневните атаки след тренажора се пренасяха на море, като се осигуряваха от някой по-голям боен кораб. Този кораб играеше ролята на целта и на него се намираше група офицери от командването на дивизиона. Те ни даваха команди и записваха как са били изпълнени атаките.

Често сме обсъждали тактиката на торпедните атаки и бяхме убедени, че при наличието на скорострелната съвременна артилерия катерът вероятно ще бъде унищожен, преди да достигне 10-15 кабелта – определената дистанция на стрелбата. Разумно би било да изстрелваме торпедата от по-голямо разстояние, което все пак да осигури достатъчна вероятност за попадение при по-приемлив риск. Но си давахме сметка, че подобно предложение по-скоро ще бъде отхвърлено и дори ще бъдем обвинени в страх или нещо повече.

*

Нощните атаки се провеждаха по съвсем друга тактика. Тя изглежда предполага, че противникът не вижда катера с радара си и не може да стреля точно по него. Затова дистанцията на изстрелване на торпедата беше едва няколко кабелта и зависеше от скоростта и дължината на целта. Най-малката дистанция беше само 1,5 кабелта! Торпедото се изстрелваше право към носа на целта. Обосновката е, че докато торпедото достигне целта, тя ще се е преместила напред и то ще попадне някъде по средата ѝ. Няма съмнение, че такова насочване даваше голям шанс за попадение.

(Години по-късно тези познания се оказаха полезни, за да обясня, как са стреляли българските торпедоносци през Балканската война. Професионалните историци, естествено, не знаеха тактиката и вече едва ли някъде биха я намерили; затова те описваха атаката на “Дръзки” предимно със суперлативи за храброст и патриотизъм. Аз се опитах да внеса повече факти и анализ, но трябва да призная, че и на мен ми беше трудно, докато прозрях, че разчетът за торпедната стрелба е бил същият, който използвахме и ние през 60-те години! От скромния си опит в такива изследвания съм извлякъл поука, че трябва да запазим познанията си, свързани с постепенно излизащата от употреба техника – докато все още не сме ги забравили.)

С нашия катер нощните атаки се провеждаха с минимална информация за целта – радарът даваше само дистанция и наш курсов ъгъл, на практика по веднъж на 1-2 минути. Командирът трябваше да изведе катера на избраната дистанция на стрелбата на среден курсов ъгъл на целта (отстрани). Курсът на целта той можеше да оцени съвсем приблизително по описания по-горе

начин, или на базата на някаква странична информация. От командира се изискваше да съобразява бързо, да строи геометрията на движението в ума си и да бъде напълно мобилизиран във всяка секунда. Освен това, машините и радарът трябваше да работят безупречно, а матросите да действат бързо и без грешка.

Първите си нощни атаки проведох под ръководството на капитан Площакков. Целта – уж голям боен кораб - се играеше от БО (противоподводен кораб от Втората световна), всъщност малък кораб, в нашия флот понятията бяха свалени съответно на възможностите. БО-то плаваше без ходови светлини и командирът му вероятно внимателно е наблюдавал какви ги правим ние в нощната тъма. Нашите светлини бяха включени, за да може на кораба-цел да имат ясна представа за обстановката. Нощта беше наистина тъмна и можех да разчитам само на данните от радара.

Първата атака стана някак сама, в началото бях на удобна позиция от десния борд на целта, успях да оценя нейния курс, сближавах се с малки промени на курса и на 4 кабелта докладвах, че съм произвел залп, а боцманът изстреля сигнална ракета. Както беше уговорено, на БО-то запалиха ходовите светлини и ние се разминахме с десни бордове, като моето корабоводителско съзнание се изуми от опасната близост, макар и да бях подготвен за това. След това те отново изгасиха светлините си.

На втората атака нещата изглеждаха малко по-трудни и се наложи да маневрирам по-рязко, за да променя позицията си. Радиометристът докладваше рядко, та се наложи да изискам доклади. Дистанцията намаля до зададената и в момента, в който уж давах залп, на БО-то вече запалиха светлините – всички светлини! Оказа се, че съм на остър курсов ъгъл и на такава малка дистанция, че нямаше време да се размина безопасно с бордовете.

- Пълен напред!

Викът беше на капитан Площакков. Механикът Методиев мигновено завъртя дроселите и моторите изреваха под палубата. Катерът дръпна стремително и аз само можах да съобразя да карам направо. Минахме на 50 метра пред носа на кораба. Ако бяхме закъснели, БО-то щеше да ни разреже със здравия си нос.

Капитан Площакков до този момент почти не се намесваше в работата ми, но очевидно е следял всичко внимателно и със своя опит моментално избра правилното – спасителното – решение. Коментарът му след това произшествие беше много умерен и не ме обиди, а насочи към правилна оценка на случилото се. Такива командирски грешки, макар и рядко, се случваха и на други командири. На мен ми предстоеше да разбера какви са причините и как да усещам, кога атаката не върви успешно... Но най-важното беше да не падам под безопасната дистанция. Основната причина за затрудненията беше в техническото несъвършенство на радара: той определяше посоката към целта като наш курсов ъгъл, т.е. посока относно корпуса на катера. Командирът на ум пресмяташе пеленга към целта като наум добавяше курса на катера. Именно пеленгът беше необходим за правилна оценка на ситуацията и избор на подходящ курс на катера. Допълнителната причина беше закъснението на доклада на радиометриста: ако той е измерил данните и се е забавил (мислил, колебал се) да ги докладва, не дай си боже за това време командирът да е променил курса на катера – сега командирът ще добави към стария курсов ъгъл новия курс и ще получи грешен пеленг. Така сме действали вероятно аз и моят радиометрист, а за да не се получи повече това, следваше още много да тренираме и от мен се изискваше да разбирам детайлите в поведението му.

Няколко подобни случая показаха, че тактическите норми трябва да бъдат променени – старите дистанции на стрелба бяха опасно малки за техниката, с която разполагахме и са били оправдани само за безкомпромисната военна обстановка. Тук даже не говоря за това, че големите бойни кораби имаха по-добри радари и противокатерната им артилерия стреляше автоматично и през нощта, така че приближаване на няколко кабелта от наша страна си беше чисто самоубийство. Но не знаехме, кой може да се пребори с вече превърнатите в догми указания на официалните документи. В един прекрасен ден обаче капитан Площакков ни съобщи, че е получил одобрението на командващия флота и вече при нощните атаки щяхме да стреляме от 10, а при дневните – от 20 кабелта. Не разбрах как е постигнал промяната, но несъмнено е заложил целия си авторитет и е бил много настойчив. Убеден

съм, че ако старата тактика беше запазена, щеше в някой лош ден да се стигне до човешки жертви.

*

Учебната атака си има условности. В торпедните апарати няма нищо и “залпът” е само една команда. Но след това, в края на подготовката на единичния катер се изстрелваше по едно “практическо” торпедо. То имаше “практическо зарядно отделение”, т.е. предна част запълнена с вода (а не със взривно вещество, както е в бойното торпедо). За да се съхрани основната част с машината, торпедото трябваше да бъде уловено. Затова след изстрелването му катерът за секунди оставаше на стоп, докато видим следата на излизащите от него газове. Това беше радостен миг. Щом видехме следата, давахме ход 3б възела и следвахме торпедото малко встрани и отзад (в отстъп). Особено приятно беше да вървим по следата и тя да мине под кораба-цел – това означаваше, че при истинска атака противникът би бил улучен. Заобикаляхме флегматичния кораб-цел откъм кърмата и догонвахме торпедото. След малко то започваше да забавя хода си и тогава предпазливо изоставахме. В последния етап на движението си торпедото автоматично изхвърляше водата и изплаваше. Тогава то по правило правеше непредвидим завой и описваше широк кръг. Щом спреше да се движи, отивахме до него и улавяхме с куката рима (халката) на върха му. Завързвахме го със стоманено въже и с облекчение докладвахме, че торпедото е уловено. Идваше торпедната баржа и ѝ предавахме торпедото. Учебната задача беше успешно изпълнена, на държавата бяха спестени няколко хиляди лева – как да не се радваш!

Имайте предвид, че учебното торпедо е една машина за многократна употреба. Тя се подлага на преглед и ремонт след стрелбата.

Имаше само един начин всичко това да стане по план и... стотици начини да не стане. Случвало се е торпедото да не тръгне, а просто да потъне след изстрелването. Възможно е също да не бъде забелязано и докато бъде открито, може да стане късно. В такива случаи се търси виновен и следват наказания, включително заплащане от виновните. Като сложен механизъм, торпедото е капризно и способно на всякакви изненади. Веднъж

стреляхме доста навътре в морето пред нос Емине и торпедото на командира Петров, вече уловено, потъна в мига, когато му прокаряха въжето през рима. За такива случаи имаше подготвена процедура и командирът застана на котва. Дойдоха и останалите катери, те също застанаха наоколо. Всички оглеждахме водата, но повече от час нямаше никакви признаци и това означаваше да стоим на котва, докато получим разрешение да си отиваме, а торпедото щеше да бъде търсено от водолази. Докато псувахме враждебното торпедо и търсехме виновни, появи се някакви мехури и червеният му нос изскочи на метър над водата. Добре, че това се случи малко встрани от катера, та нищо не пострада. Петров го приближи бързо, хвана го припряно и го вързаха с две стоманени въжета. И още го следяха с тревога, защото никой не знаеше на какво още е способно!

В онези години имахме и задължението да правим услугата “улавяне” на други кораби, които стреляха с торпеда. Спомням си как правих такова плаване заради едната подводница. (едно от първите ми самостоятелни плавания, след като получих допуск за управление.) Командирът на дивизиона беше на нашия катер и следеше внимателно събитията, които за щастие бяха благополучни. На следващата година Недялков беше натоварен с тази задача и разказваше, как представителят на подводничарите, като се качил на торпедния катер, го упрекнал, че е обръснат. Изглежда хората са били готови и на суеверие, дано пък да помогне за обуздаване на подлите торпеда.

Много по-късно научих, че произшествието с торпедото на Петров е било разследвано от назначена за случая комисия. Установена е неговата вина – не е проверил стоманеното въже, а то се оказало износено и се скъсало след първото улавяне. Естествено, последваха наказания.

*

Своеобразен връх в подготовката беше изстрелването на бойно торпедо. Основната идея беше да се провери цялостно състоянието на оръжието, с което разполагахме. Понякога такава фактическа стрелба се правеше в присъствието на висш военначалник, на когото трябваше да се демонстрира мощта на морските оръжия. Торпедото трябваше да бъде насочено към брега и да избухне в скалите (естествено, районът предварително

се отцепваше). Паметна остана стрелбата през 1963 година в присъствието на министъра на отбраната Добри Джуров, който беше на борда на стрелящия катер заедно с командира на дивизиона. Останалите катери легнаха на дрейф и ограждаха района. След изстрелването на торпедото то тръгнало нормално, катерът също, разбира се доста назад зад него. Взрив обаче не последвал.

- Стреляй второто торпедо! – заповядал веднага капитан Площакков.

- Слушам,... Залп!

Второто торпедо избухнало и, както се следва, взело акъла на министъра, поне според командира на катера.

Тук възникнаха няколко въпроса, от които най-маловажният е дали министърът е забелязал, че от две торпеда следва един взрив и питал ли е нещо. Не беше толкова важно и дали командирът на дивизиона е имал наряд за изстрелване на две торпеда, до каква степен е поел риск и какъв именно е бил рискът. Най-важният въпрос е, защо торпедото не се е взривило и дали случаят не свидетелствува за повече дефекти в торпедата, отколкото е допустимо. Може би трябва да се добави, че се стреляха нови, напълно проверени торпеда. А за несведущите ще добавя, че и водещи морски държави са имали случаи на невзривили се торпеда по време на война, когато подводничари с риск за живота си са достигнали до дистанция за стрелба, изстреляли са торпедото и са чули, как то удря противниковия кораб, но взрив няма и корабът се отървава...

Командването на флота достойно се отнесе към случая. Невзривеното торпедо се оказа от авиационен тип, леко преработено за приспособяване към катерния торпеден апарат и, най-важното, произведено още по време на войната или скоро след нея. Българският флот е получил малък брой от тази стара и явно не най-добра серия, за да ги използва до привършването им. Сега вече било решено те да бъдат бракувани и да се проведе контролна стрелба с торпеда от основния боезапас от по-ново производство. Контролната стрелба премина нормално и нататък нямахме проблеми.

Имало е може би още една подобна неуспешна стрелба, за която само съм слушал. Събитията и особено някои детайли се

забравят. Официалните публикации се опитват да скрият тези случаи, вероятно от престараване. Прикриването на “неудобни” факти е традиционна наша слабост... Описаните събития според мен са нормални за военната практика и решаването им говори добре за управлението на ВМС.

*

Торпедната атака не само е върхов епизод в нашите плавания, тя е непрекъснато в бойната подготовка, в сглобяването на екипажа, в начина на мислене на катерниците. Сред другите бойни действия на корабите тя е най-близка до атаката на саколет-изтребител; или е като спринтът сред останалите спортни дисциплини. Атаката може да изглежда безумна и осъдена на неуспех от материалното превъзходство на атакувания кораб, но катерникът има шансовете, които Давид е имал срещу Голиат. Тези шансове са реални само когато противникът бива изненадан. Затова катерникът винаги се стреми да изпълни атаката бързо, на неочаквано място и по неочаквано време.

Смелост и тактическо умение – това изграждахме в себе си.

Командирът на катера в краткия процес на торпедната атака е напълно самостоятелен. Той избира маневрирането, той определя данните за целта, лично изстрелва торпедото и прави маневра за отдалечаване. Няма възможност да бъде посъветван или да му се подсказе. Това го принуждава да насочи цялото си развитие към самостоятелност и независимо мислене.

Първо правило за катерника е атаката да се изпълни, да се изпълни на всяка цена. Това се пренася в характера и става валидно за всяка задача.

Второ правило е атаката да се изпълни бързо. Бързо и решително, макар и с цената на неточности. Неточностите и грешките се оправят след това, или поправянето вече не е възможно. Бавното изпълнение или повторният опит са изключени.

ГОЛЯМАТА ПРОВЕРКА

В бойната подготовка се отдаваше подчертано внимание на действията на подразделенията по неочаквана команда – т.е. по тревога. Официално ни поучаваха, че Израел поддържа готовност за незабавни действия и всеки войник си носи пушката и противогаса и в отпуск, и в киното. Върховното началство смяташе, че това е една от важните причини за победите на еврейската армия в блискоизточните войни. Командирите знаеха пристрастието на горестоящите и редовно провеждаха тренировки, в които най-трудното беше да се съберат офицерите и старшините от брега. Поради липсата на адекватни средства за свръзка, отгоре се налагаха непосилни изисквания към подчинените, а подчинените отговаряха с хитрувания и все пак бягаха като луди, за да изпълнят нормативите за събиране на личния състав.

За да бъде що-годе изпълнима, внезапната тревога се предшестваше от планови тренировки, за които знаеха всички участници. Следваше “внезапна” тревога, за която предварително не бяха известени само матросите – викачи.

Запознах се с механизма на тревогите още през първите месеци на офицерската си служба. Постепенно прозирах през пелената от пароли и правила, че вдигането по тревога на едно подразделение е сложен въртоп от взаимно свързани, подпомагащи се и пречещи си дейности. А тревогата на целия военно морски флот прилича на буйна работа на няколко пчелни кошера, пръснати из огромната градина, наречена българско черноморско крайбрежие. Естествено, има и търтеи с пагони, които не могат да свършат поне важната работа, която природата е поверила на търтеите. При първата тревога в дивизиона, контролирана от Щаба на флота, покрай истинските проверяващи се мотаеше един политически безделник, който бил решил да напише статия за нашите действия. Ясно е, че са му трябвали няколко положителни и един (дозата е най-важна!) отрицателен пример. Действието се развиваше през нощта, всички бяхме напрегнати и най-вече аз, защото ми беше за първи път и имах доста неща за извършване. Екипажът започна уверено, всичко вървеше по реда си. След като заках катера до електрическия кран, зачаках реда си за да заредя с бойни торпеда. Един колега ме посъветва, докато чакам, да отида да си взема секретните документи. Така и направих, но

като се върнах, товаренето на торпедата на моя катер беше вече започнато от командира на отряда. Щом ме видя, той се отдръпна и каза аз да продължа – така и стана. Нямахше упреци от негова страна, защото постъпката ми беше правилна, макар и с неточна преценка на оставащото време. Неговото участие пък си беше съвсем нормално, точно това му беше работата – да помага на новобранеца, за да не се наруши ритъмът на подготовка на дивизиона. Обаче онзи наблюдател скрито оценявал тези неща, които очевидно не разбира, без да дойде да попита какво и защо. И ето, след 15 дена прочетох неговата статия, в която получих оценката, че не съм се справил. Да беше дошъл той да се справи и да знае, че аз със неговата работа наистина мога да се справя!

Може би тук е мястото още веднъж да кажа, какъв такт проявяваше командирът на отряда капитан Михайлов. Мнозина са се възхищавали на неговите другарски обноски... и се учудваха, защото беше син на тогавашния министър на отбраната и са очаквали да се големее... По ирония на съдбата, повече възискателност имаше от страна на другия командир на отряд – капитан-лейтенант Г. Методиев. Случвало се е той да извиква офицерите от отряда вечер, от самата гемия, точно в 18 часа – да си отстранят някакви пропуски. Може би е имал основания, но някои от подчинените му в разговорите ни го упрекваха в липса на такт. Дори съм чувал да се подсмиват, когато той нещо сгрешеше.

Все пак, такива случки бяха изключение и аз трудно можех да дам оценки, без да познавам какво точно е станало. И аз не съм безгрешен, а вероятно моят характер предполага одобряване само на добри и внимателни командири.

*

В Министерството на отбраната, откъдето се дирижираше галопът на проверките, се развиваше фикс-идеята за внезапна проверка на цели съединения. Съединенията отговаряха с напечатани планове за подготовка и с прикрита подготовка на агенти в Генералния щаб. Говори се, че преди назначаване на морски офицер в Министерството, във Варна неофициално го инструктирали, че едно от задълженията му е да предизвести Щаба на флота за предстоящите проверки.

Признавам, че винаги съм се отнасял резервирано към всички проверки, а проверяващите даваха обилна храна за критика и съмнения. Шумотевицата около важноста на тревогите ми се струваше по-скоро прикритие на неумението да се решават по-важни проблеми на отбранителната готовност. Когато обаче Генералният щаб успя да организира една наистина внезапна проверка, мнението ми за него значително се подобри. По-рано въобще не допусках, че български щаб е способен на такова нещо.

*

Всъщност, запазвам съмненията си и днес. Неправилните методи не бяха преодоленни, а временно заобиколени и то само от един човек – генерал Иван Врачев, началник на Генералния щаб. Злите езици говореха, че той не само ненавиждал флотските хитрини, но и имал лични вражди с някои хора от ВМС. За да запази тайната, генералът престъпил собствените си заповеди и провел всичко, без да е написан и заведен План за мероприятиято – ако щете, вярвайте! Не казал на никого, какво е намислил. В четвъртък, в края на деня, пуснал по отделите списък на офицери, които трябвало да останат след работа за някакво събиране. Не вписаните в списъка напуснали с радост, минал един час и генералът наредил да не се дават никакви телефонни връзки на никой от останалите – нито към военни, нито към цивилни номера. След това събрал офицерите и им обявил, че тръгват на внезапна проверка, така че след 15 минути да са седнали в двата автобуса, също по списъци. Автобусите тръгнали навреме и след няколко часа в един и същи момент застанали пред порталите на щабове – съответно във Варна и Бургас. Досещате се вероятно, че морските офицери били сред щастливците, които останали да си спят при жените и едва на другия ден разбрали какво е станало. Ха сега да видим, как ще обяснят на Командващия защо са проспали тревогата...

Стъписването сред дежурните офицери във флота било очевидно и не можело да бъде другояче: в 2 часа през нощта да ти се натресе самият Началник на ГЩ (в Бургас – Заместник-началникът...). Още повече, че не го познаваш, а зад него – цяла банда (пардон, рота) офицери в зелени куртки. Докато генералът и неговите помощници доволно отчитали забавянето и

пропуските в действията на дежурната служба, нашите офицери се съвзели, завъртели машината, кошерите се разбудили и забръмчали, след 10 минути сънените викачи се строили за да чакат камионите си, след половин час вече слезли от камиона в града, затропали и зазвънели на вратите ни и 5 минути по-късно ние, офицерите от базата, вече тичахме по пустите улици на града към пристанището. В гемията би трябвало да си починем малко, но това не стана – обменяхме си информацията, че нямаме никаква информация. Спокойно можеше и да е започнала войната.

*

Нашият дивизион наистина приличаше на гъмжащ кошер. Офицери и матроси подтичваха насам – натам, всеки по своята задача, а офицерът имаше няколко задачи, които трябваше да изпълни така, че на определения час катерите да се снемат от вързала и да се насочат към определен район. При това да са напълно готови за бой и за някакъв живот, всички хора да са на борда и всички устройства да работят. Естествено, изникваха стотици пречки, някой нещо забравил, друг сбъркал, нещо не заработило - и, ако имахме шанса да разкрием това навреме, трябваше и да го оправяме.

Разбира се, всички си знаехме действията и нещата станаха. На определения час дизелите загърмяха и катерите един по един изчезнаха в слабо осветените води на пристанището. Тук обаче има едно “но”: аз и моят катер останахме. Катерът беше на подушка и в ремонт, по време на който между другото ми поставяха опознавателна апаратура. Затова ми беше наредено да приключи ремонта, да сваля катера на вода и да се присъединя към дивизиона във Варненското езеро. Тук началството забрави, че все още съм неспособен командир и пропусна да постави осигуряващ командир. Нямаше и никакъв друг офицер, както се е случвало да се въртят наоколо при трудни операции.

Останахме сами с Методиев и матросите от катера. Продължихме да подреждаме и проверяваме всичко по катера. След малко пристигна 100-тонният кран на пристанището и се захвана сериозно за работа. Всъщност, конструкцията на катера е подготвена за вдигане с кран: в корпуса са закрепени 4 издатъка и си имахме подготвени стоманени въжета по мярка, с гаши (уши)

по краищата. Говорехме си с непознатия капитан на крана и с краниста само по някоя дума, като професионалисти от отдавна сформирани екип. С дълги конопени въжета удържахме катера в желаното положение и след спускането му във водата го придърпахме до кея. Ако обстановката беше нормална, поне двама по-старши щяха да ме контролират и подпомагат, а операцията щеше да се проведе само денем и при добри метеорологични условия. А сега – нощ, вятър – оправяй се сам.

Запалихме дизелите, поисках разрешение по телефона и тръгнахме. Карах много внимателно, защото никога не бяхме плавали в езерото. Въобразявах си, че познавам района само защото бяхме плавали с гребни лодки като курсанти и капитан Насков, ротният командир, даже ни беше показал плитчината. По канала (стария, новият още не беше дори замислен), между стария ТЕЦ и лодъчната магазиния (до корабостроителницата), после наляво, (плитчината да остане между катера и ТЕЦа) на среден ход и – ето че видях котвените светлини на другите катери. Намалих хода, получих указания къде да застана – естествено, зад звеневия катер. Огледах се внимателно: катерите бяха застанали на котва в две редици близо до северния бряг и дълбочината – знаех това от офицерските занятия – трябваше да е няколко метра, а дъното – пясък и тиня. Духаше силен северен вятър и аз си припомних обучението по морска практика и управление на кораба (новобранец, какво да ме правиш – опитът ми само от училището!). Според изученото, котвата се спускаше с верига, чиято дължина да е 3-5 пъти повече от дълбочината. Ние имахме само 25 метра стоманено въже (проволака), затова наредих да се хвърли всичкото. Известно е, че при късо въже котвата не държи добре, плъзга се и корабът дрейфи, т.е. носи се по вятъра. На специалистите ще кажа, че котвата беше тип “Матросов” – с дълги плоски лапи, която добре държи в такъв грунт. Вече се развиделяваше, отпуснахме се на палубата да починем и започнахме да мислим – кога ще ни дадат сигнал да си хапнем борд-пайока. А също и какво точно става и предстои.

В тези минути не съм си давал оценка, имаше напрежение и ние просто живеехме със събитията. Но ако ме бяха запитали, сигурно щях да изразя задоволство от себе си: съвсем млад командир, а се справя като едното нищо дори с новите задачи.

Сякаш за да потвърди тази приятна самооценка, звеневият катер постепенно издрейфи и стигна чак до борда ни, та се наложи да скачаме и да го отблъсваме. (Правилно съч избрал дължината на проволочката!) Командирът на звеното Петров изкомандва да запалят двигателите, върна катера на старото си място и изкомандва:

- Отдай котвата, 5 метра проволочка!

Но вятърът ставаше все по-силен, 5-те метра явно не достигаха и след 10 минути звеневият катер отново издрейфи до нашия. Тук Петров се изнерви и направо ми се скара:

- Павлов, какво правиш, ще се блъснем. Дръпни си катера!

Но, както ви казах, аз бях новобранец със самочувствие и затова му отговорих:

- Пуснете цялата проволочка!

Той също беше командир на звено със самочувствие и не взе акъл от новобранеца. Отново хвърли само 5 метра и дори матросите забелязаха какъв спор възникна между нас, защото явно следяха как звеневият катер отново започна да дрейфи.

Моите навигаторски самооценки бяха разбити на пух и прах в края на деня, когато се завърнахме в базата. Съвсем случайно стана дума, че в езерото има означен с буй безопасен фарватер. А аз си бях карал наизуст, докато заобикалях плитчината! Потреперих, когато си спомних, че дори не погледнах картата преди отплаване. И на колко метра или сантиметра бях профучал над или встрани от камъните - никой не знаеше. А ако бях заседнал – щети, жертви или само позор...Бррр. Слабо успокоение е, че фарватерът е за по-големи кораби, защото, ако нещо лошо бе станало, щях да бъда обвинен, че не съм се движил по фарватера. Гузно си замълчах за станалото. Реших само, че има още много за учене и че вече ще си отварям очите. Случаят може да се разглежда като голям късмет. Не се разкриха пропуските в обучението на младия командир, не се потърси отговорност за липсата на осигуряващ командир, не се видяха слабостите в навигационната работа на катерниците, а за мен лично – не се разбра колко крехка е уж отличната ми работа. Обикновено такива неща се разбират след тежка авария, когато всички се питат, как е било възможно... брррр. Опитах се да си направя сам критичен анализ и да попълня с труд пропуските си.

Но тайно. Първото, което си признах, беше, че моята грешка е десетократно по-съществена, отколкото грешката на Петров. *Едва днес, след десетилетия, реших да се изповядам за своя провал. Правя го, защото пиша тези спомени искрено – ще си кажа грешките и ще ви представя написаното с чисто сърце. Иначе за какво да ги пиша!*

*

Получихме команда да започнем раздаването на борд-пайока, а катерът на Петров бавно приближаваше към нашия за трети път. По УКВ-то се получи нареждане един катер да застане на моста на “Чайка” за проверка. Мисията се падна на Петров и той запали двигателите, обра котвата и запърпори на юг. Върна се след два часа, престояхме още един час и ни дадоха “отбой”. Прибрахме се в базата. Вече знаехме, че се извършва проверка от Генералния щаб.

Заставахме на щатните си места и свалихме канадките. Зорките очи на колегите видяха, че куртката на Петров е с един пагон.

- Печо, единият ти пагон е паднал.
- Не е паднал, генерал Врачев го откъсна!

Останахме изумени. Петров разказа, какво му се е случило. Закарал катера до района “Чайка” и подходил много предпазливо, защото дървеният кей бил доста повреден. Още щом застанал на кея, генерал Врачев се качил на борда. Петров хвърлил канадката и израпортувал:

- Мирно! Другарю генерал, командир на торпеден катер 305 старши лейтенант Петров.

- Какъв старши лейтенант си ти, я си виж пагона!

Наистина, единият пагон висял на една страна – откъснал се е от прибързаното сваляне на горната дреха. Генералът го дръпнал ядно и пагонът паднал на палубата. След това поиска веднага да му покажат катера. Започнали от форпика. Генералът си беше пълничък и едва се промушил с пъшкане през тесния люк. И долу, на слабата светлинка на малката електрическа крушка, видял купчина дрехи и ботуши. Побутнал единия ботуш и отвътре изпаднал един хляб. Неупакован, така беше през 60-те години.

- Петров, какво е това? Така ли храните вие българските моряци, с хляб и ботуши! Ще ви накажа най-сериозно!

В следващите отсеци генералът не се мъчил да влиза и извикал своите “специалисти”, за да продължат огледа. Те си водили записки и доложили, че бойната готовност е изпълнена едва удовлетворително и трябва да направят допълнителен оглед. Проверяваха още веднъж в базата и написаха суров протокол, от който ставаше ясно, че ние сме проспали цяла серия от министерски указания.

Ядът на генерала е обясним, но не и оправдан. Той не е знаел, но е трябвало да попита, с какво се облича командирът на катера и колко време е имал за да се подготви за срещата с такъв висш началник (в случая – никакво!). И, колкото и да е ядосан, да не оскърбява офицера пред подчинените му. Това последното в ония години си остана най-неясно за началниците и те се досещаха за права и самочувствие само, когато тях ги газеше по-горното началство. И слава на Устава, че и най-важните генерали и адмирали си имат началство!

А, ако гледаме още по-строго, началникът на ГЩ би трябвало да прозре, че дрехите ни не са добре ушити за тези тежки условия и да разпореди каквото трябва...



Снимка за спомен на един от екипажите

*

На обяд получихме „отбой” и се прибрахме в базата. Естествено, наложи се да изчакаме оценките и указанията.

Стана ясно, че в Генералния щаб има увлечение по подготовка на всички части за пехотни действия. Докато по морските оръжия не ни беше направена задълбочена проверка (а точно там би трябвало да се съсредоточат усилията), вниманието падна върху пехотното оръжие и химическите средства. Заповядаха ни незабавно да се въоръжим с ръчни гранати, да си поставим две бидончета с дегазационни разтвори и да си направим шкафове за храната. Истинска полза имахме само от последното.

В понеделник се разбра, че по подобен начин са били проверени всички подразделения. Разпоредените промени бяха многобройни и трудно изпълними, а изводи и оценки щяха да се правят поне още една година. Тук обаче следва важно уточнение: наскоро беше обявена заповед на министъра на отбраната Добри Джуров: проверяващите да остават в провереното подразделение да

помагат и да стоят там, докато разкритите нередности бъдат отстранени. На нас беше оставено да се досетим, какви безумия на проверяващите са предизвикали тази вълшебна заповед. Наистина, вълшебна; в понеделник ни дадоха съкратена версия на указанията и срок промените да станат до петък сутринта... явно генералният щаб не можеше и не искаше да остане повече при нас.

Набързо бяха направени чертежи и на следващия ден малка бригада от шлосери започна да пробива и занитва винкели и планки. Най-сложна беше задачата за гранатите, защото се изискваха две различни помещения – за гранатите и за взривателите им, а ние дотогава ползвахме само ахтерпика за съхраняване на боезапас. Но указанията са за това, за да се изпълняват, нали? Решено беше взривателите да се поставят във форпика, като и в двете помещения се направиха съответни шкафчета с катинари. Направено беше и шкафче за храната във форпика. Всички се направиха, че не виждат проблем храната и ботушите да се намират в отсека, в който “под най-строг контрол” ще съхраняваме взривателите. На кърмата на палубата изхвърлихме две от димните шашки и на техните стелажи поставихме бидончетата с химическите разтвори – до петък всичко стана, направена беше окончателна проверка и групата на генералния щаб си замина с автобусите.

Да се смееш ли, да плачеш ли? Същественото и градивното в тази проверка беше омесено с глупост и неразбиране. Изглежда, че това беше истинското правило, по което ни управляваха.

*

Българската армия, както вероятно и всяка друга, прилича на пирамидите в Мачу Пикчу – грамадни строежи със стени-стълби. Представете си, че аз бях на третото стъпало, броено отдолу нагоре. Генерал Врачев беше може би на третото стъпало, но броено отгоре надолу. Едва ли виждах нагоре и встрани достатъчно, за да дам задълбочена оценка на тези случки. Не знам какви ветрове са веели на върха на пирамидата и защо, вместо да го похвалят и да възприемат неговите методи, взеха че го уволниха.

Видях го по телевизията, в граждански костюм, вече като генерален директор на БДЖ. Намекнаха ни, че в БДЖ имало слаба организация и генералът бил изпратен, за да въведе (военен?) ред. Журналистката го питаше, какви мерки ще вземе, за да не се люлее спалният вагон на влака София-Варна – тя пътувала с него, вагонът бил последен и се лашкал насам-натам, та не можело да се спи. Генералът не ѝ каза, че е глупава, нито капризна, напротив, обеща да постави един друг вагон след спалния – защото люлеенето ставало с последния вагон. Предполагаше се, че новият последен ще е обикновен второкласен вагон за второкласни българи. Бившият генерал беше много любезен, общителен и т.н. и явно правеше разлика между старши лейтенант и журналистка. Подчерта, че ще направи необходимото, за да станат българските влакове удобни, чисти и да спазват разписанията. Дори и като стремеж това е похвално. Не успя, за жалост, а ако беше успял, щях да смятам, че е бил прав и в онази утрин на голямата проверка. Всъщност, в БДЖ вероятно са го назначили, за да оправя забатачените дела, с които и Херакъл едва ли би се справил.

Генералът вече е покойник. За това още повече съм длъжен да изразя уважението си към него, а каквото не ми е харесало, едва ли е негова лична вина, никой не може да излезе извън обществото си.

МЕДИЦИНСКА ГЛАВА

Човек и добре да живее и правилно да пише спомените си, пак стига до медицинската глава!

А аз, като не знаех това, си плавах спокойно и уверено. Все пак, бях на възраст, когато човек може да се радва на живота и на тялото си в разумна степен. Впрочем в момента, за който искам да ви разкажа, не мислех за друго, освен за катера и изпълняваните действия. Все още няхах правоспособност и на борда като осигуряващ командир беше капитан Минчев. Както се движехме, някъде източно от нос Галата, получих сигнал за щормово предупреждение и веднага след това – нареждане да се

приберем във Варна. Насочихме се незабавно и дадохме пълен ход, но изглежда предупреждението беше закъсняло. От запад се виждаше само една оловно сива стена – огромен облак, от който се спускаше бурен вятър. За броени минути се надигнаха стръмни пенести вълни, които вятърът носеше право към нас. Рукна и пороен дъжд, който ни накара да проверим още веднъж закопчали ли сме всички копчета и откъде влиза студената солена вода към телата ни. Вече бяхме на източната граница на залива, когато остра болка се заби някъде в гръбнака ми. Не можех да се досетя от какво е и инстинктивно разтворих нозе и се вкопчих със сила в шурвала, за да запазя стабилност. Огледах се наляво: осигуряващият командир се беше обърнал с гръб към носа, откъдето се изсипваха върху нас разцепените вълни (това беше най-водозащитената поза). На вас участието му може да ви се стори недостатъчно, но за мен беше много добре – при нужда за една секунда щях да му прехвърля управлението и отговорността. Затова реших да стискам зъби, докато започна да падам. Болката не спираше. Погледнах и надясно – механикът Методиев изглеждаше стабилен и държеше дроселите уверено, реагирайки умело на ударите на вълните. За около 20 минути успяхме да се вмъкнем в пристанището, където цареше невероятно спокойствие – западният вятър причиняваше само леки вълнички. Стори ми се, че някак съм свикнал с болката, или тя беше отслабнала? Насочих катера както обикновено, матроси от другите катери чакаха за да поемат въжетата, маневрата стана по правилата, а капитан Минчев наблюдаваше с обичайния си строг израз. След като завързахме катера, казах, че съм болен и имам нужда от помощ; продължавах да стискам шурвала и една тръба, за да не падна. Капитан Минчев ме упрекна, че съм мълчал дотогава, а Методиев и един матрос почти на ръце ме свалиха на брега. С тяхна помощ отидох до лечебницата на базата, където дежурният фелдшер ме прегледа, даде ми хапчета и ме постави на нагревки в стаята за физиотерапия. Нагревките бяха по-скоро простудки, защото стаята беше студена, по боядисаната с блажна боя стена се стичаха капки кондензирана вода. Останах да спя в поделението и да мисля по темата що е лумбаго и редно ли е да се появява, когато си едва на 24. Един от дежурните колеги сподели, че простудни и свързани с тях заболявания са обичайни

в дивизиона, където сме изложени на вятър и вода при всяко плаване.

На следващия ден ме закараха във Военната болница, където бях прегледан и лекуван в по-цивилизовани условия. Обясниха ми, че съм придобил специфично заболяване, което изисква внимание и ще се обажда периодично дори и при добро пазене. Болката уж изчезна, получих 5 дена отпуск по болест, а след тях трябваше да продължа службата си по същия начин... впрочем с мерки за предпазване. Времето щеше да покаже как се развива състоянието ми.

Докато пазех леглото в квартирата, ме навестяваше само приятелката ми. Тогава решихме да се оженим и, както беше изискването на уставите, в първия работен ден поисках разрешение от... командира на поделението. Разбира се, получих го. На баща ми в София направо съобщих новината, от него уставът не изискваше разрешение. Уж всичко беше наред и възрастите ни бяха подходящи, но правилно ли беше такова важно решение да се взема с размътено от лекарствата съзнание? Аз бих препоръчал такава практика само на колебаещи се и застаряващи ергени. А над леглата на болните препоръчвам да се окачат табелки:

ПРЕПОРЪКИ КЪМ БОЛНИТЕ

1. Твърдо вярвайте, че ще бъдете излекуван
2. Изпълнявайте предписанията на лекаря и не се съмнявайте в него, в лекарствата и в болничната храна.
3. Не вземайте важни решения, особено за женитба и развод, до един месец след излекуването си.

*

Така станах хронично болен. Подозирам, че и сам съм си виновен, защото понякога нарушавах написаните от самия мен правила. Бързо се научих от патили колеги какви предпазни мерки да вземам. Но неясните моменти не бяха малко – защо например следващото появяване на болка в кръста стана след цяла година? Радостното е, че общо взето запазих работоспособността си. Многократно посещавах военните балнеосанаториуми и това даваше добър ефект. Медицинската ми култура силно се повиши и, ако имате нужда, мога да ви съобщя

десетки полезни средства при това заболяване, както и някои вицове за закъсали лумбагджии в пикантни ситуации. А такава силна болка, каквато получих изневиделица първия път, вече не съм имал. Странно или не – така си беше.

Дотолкова си въобразих, как се оправям много успешно, че приех предложението на П. Методиев да се къпем в морето всеки ден за закаляване. Издържах до края на октомври, но повече не можах, Причината е, че съм нещо зиморничав, а не предпазливост заради лумбагото. П. Методиев продължава и до днес, вече минал 70-те, което е доказателство за правотата на идеите за закаляване. Аз вече се къпя в морето само през юли, ако не духа вятър.

*

Друг внезапно заболял стана Кирил Медникаров. По време на годишния профилактичен преглед – практика, за която трябва да изкажем благодарността си - му откриха някакво затъмнение в белите дробове (така май се казваше?). На прост език ни разясниха, че става дума за туберкулоза. Този румен здравеняк не отговаряше на представата ми за болен от подобна опасна болест, но изглежда е било началото на заболяването. (Съвсем другояче изглеждаха болните от нашия беден софийски квартал в следвоенните години.) Само след една седмица той сдаде длъжността и отиде в болницата, оттам – в санаториум, сетне в друг, после в домашен отпуск и вече не се върна в поделението. Докато ние го оплаквахме, той се оправя, напълня, ожени се и завъди потомство. По-късно служихме заедно в Морско училище и не можех да се начудя на неговата жизненост и трудоспособност. Така научих, че и болестите, и медицината вече не са, каквито бяха. Съжالياвам само, че едва днес синтезирах своите **Препоръки към болните**, иначе навреме щях да го посъветвам... но той не би ги приел от новобранец. Така вероятно му се е наложило сам да си ги измисля, както винаги става в живота.

*

А следващата пролет ни съобщиха, че се провежда широко обследване на условията за живот и храненето на военнослужащите. Накрая комисията пристигна в нашия дивизион и ни отдели един работен ден – четвъртък. Командният

състав на дивизиона изпадна в лека паника. Причината беше в съмненията, че комисията ще се опита да намали дажбите ни и дори можеше да посегне на най-свидното – медицинския коняк. Нали така постъпват всички комисии! Понякога сме си мислили, че и храната ни е дадена прекалено щедро, докато, например, прословутите кашици, чиято служба е толкова противна и заровена в калта на окопите, получаваха много бедна храна. Смяташе се, че дажбите за храна са били определени на око и ние сме облагодетелствани.

След флага във вторник бай Илия заповяда:

- Христатиев, в четвъртък ще дойде медицинска комисия за определяне на дажбите. Назначавам те за командир на катера, с който ще се извърши плаване за определяне на тежестта на службата. Матросите трябва да бъдат уморени от задачи, разбра ли?

Проверката можеше и да ни хареса! Старши лейтенант Христатиев беше съобразителен и хитър, ако някой можеше да ни спаси от комиссионната напаст, това вероятно беше той. На другия ден той се подготви по своему, обмислил с какво да занимава матросите (защото плаването беше “празно”, без задача от бойната подготовка). Освен това подбрал от няколко катера по-слаби физически матроси, на които да им проличи, че се уморяват.

За наша изненада, медиците пристигнаха със специална апаратура и започнаха работа с вземане на данни и проби от екипажа. Ръст, тегло, кръвно налягане и пулс – естествено. Още: кръв, урина и дори въздух в балони от всеки моряк. По време на плаването докторите само гледали като туристи. Христатиев бил много затруднен от необичайно тихото море. За да създаде някакво физическо натоварване, правел резки промени в курса и скоростта, давал команди “Газ” (колкото никога досега!), измислял цели и радиограми. Но напразно. Докато торпедистът изпълнявал командата за подготовка на торпедните апарати, останалите се отпусkali спокойно, а когато картечарят въртял картечницата към въображаемите самолети, торпедистът се подпирал на торпедния апарат с нехайната поза на селски ерген. Мотористите изкарали плаването в невероятно спокойствие (защото са скрити под палубата) и нито един дюрит не се

развалил, както си му е редът при плаване. Единственият, който се изпотил, бил самият Христатиев. След връщането в базата отново били направени същите измервания и лабораторни проби. Матросите отишли да излапат полагащия им се борд-пайок, а Христатиев останал да мисли, дали това ще бъде последният борд-пайок, или само ще бъде намален за такива кратки плавания като въпросното.

След един месец ни съобщиха, че прецизното изследване е доказало, че катерната служба е доста тежка и изисква голям разход на енергия. Подобна била и оценката за службата на другите бойни кораби. Два-три продукта от разкладката бяха увеличени, борд-пайокът също. Известна загуба все пак имаше - с коняка. Разпоредено беше да се дава само при температури на въздуха под 10°C и със специален протокол, на който да се подписват получените от това лекарствено средство. Нейсе, толкова излишни и често фалшиви протоколи правехме, че един в повече нямаше да ни затрудни.

Никога не сме признали, че обективността и научнообоснованото изследване са ни възхитили. Нито пък, че постепенното забогатяване на държавата е факт, който някак си излиза от вестникарските клишета и достига до войнишкия казан. Защото ни предстояха още много надхитрявания с комисии и началници, та не биваше да губим бдителност и форма.

Не знам, дали бай Илия е направил точно изследване на концентрацията на алкохол в кръвта на офицерския състав и е установил някакво опасно понижение – конякът беше съвсем малко, само за блясък в очите, а пък и загубихме част от него. Но командирът започна да ни кани след получаване на заплатата на вечеря в ресторант и това постепенно стана традиция. Вечерята винаги започваше с коняк... щом и медиците го предписват...нали така?

*

Бяхме млади и здрави, така че медицинските събития в спомените ми се броят на пръсти. За да попълня необходимия обем на главата, ще си позволя да вмъкна в нея няколко странични събития, които с известно напъване могат да минат за медицински.

Първото беше, че през лятото на 1962 г. ми се роди дете. Бях много щастлив, когато отидох да го видя през решетките на родилното отделение. През следващите дни се отдадох на службата и имахме продължително плаване, а като се върнах в къщи, жена ми и детето вече бяха там. В онези години нямаше не само мобилни телефони, но дори и обикновената телефонна връзка беше недостъпна за един обикновен офицер – пазехме тайната. Тъй като временно бях се нанесъл в една паянтова пристройка при родителите на жена ми, а къщата им беше до сами болницата, те лесно прибрали дъщерята и внучето. Но за мен беше подготвено трудно посрещане, защото отсъствието ми от церемонията на вземането на новороденото предизвикало, хм, критични коментари. Вероятно, защото преди жена ми изписали друга родилка, мъжът на която не искал детето. Съмненията срещу мен лесно бяха потушени, но проблемът с жилището стана остър.

Междувременно в дивизиона се говореше, че ще ни местят в Созопол. Дори плавахме до там и оставахме да преспим, за да усвояваме терена и да проверим, как върви подготовката на бъдещата база. Тя пък не вървеше и ние си мислехме, че всичко това са някакви необмислени намерения, които може и да не се осъществят.

Един понеделник в началото на август 1962 г. след флага капитан Площакوف ни събра както обичайно до стената на зарядното отделение.

- Другари офицери, имам едно важно съобщение. Командващият заповяда в събота дивизионът да е преместен в Созопол и в края на работния ден да му доложи, че сме готови да продължим изпълнението на задачите. Има много да се прави, бойната подготовка през седмицата се отменя, указания за задачите си ще получавате всеки ден. Ще отплаваме в четвъртък и петък, има план. Сега ще решим първите две задачи. Първо, ще има група от 3 офицери под ръководството на капитан Цеков, която ще замине утре за Созопол, за да подготви приемането ни. Второ, още днес трябва да представя списък за 10 офицери, които

ще получат първите квартири в строящия се за нас блок. Има ли желаещи, които веднага ще отведат семействата си в Созопол?

Настана необичайна тишина. Спомних си за мнозина, чиито жени ги бяха предупредили, че ако се стигне до заминаване в Созопол, да отиват там сами. Моят случай беше точно обратният – ако получех квартира, животът ми щеше да се подобри. (Във Варна, както ми повериха приятелите, квартири се вземали само по втория начин. За офицери без връзки вторият начин бил булката да се сближи с важния офицер, който правел списъците.)

Изчаквах реда си, както се полага на новобранец.

- Все пак, има ли някой, който е готов да замине веднага в Созопол със семейството си?

- Аз, лейтенант Павлов.

- Павлов, разбрах. Ти ще получиш квартира. Друг? Добре, ако се появят други, да се запишат при капитан Янков.

Тук бай Илия ме погледна с благодарност. Заминаването за Созопол беше горчив хап и вероятно обявата за раздаване на квартири е целяла да го подслади, но и това не помогна.

Та, медицинската страна на събитието. Имаше няколко офицери, които по различни житейски причини не желаеха да отиват в Созопол. Оставаха им само 4 дена, за да намерят приемлива за командването причина и да я сервират по подходящ начин. Предпочитана причина стана заболяване от болест, която изисква системни грижи от специалист, естествено недостъпни в Созопол. Медицинските удостоверения бяха представени до четвъртък, а в петък всички (и “болните”, естествено) на своите длъжности заминахме в Созопол. Някои от “здравите” осъждаха “болните”, смятайки в душите си, че ние ще носим и чуждия товар. Съмнявах се и в болестите, които станаха известни точно в сублимния момент. А дали бяха прави – сами да решат.

Моментът на преместването беше избран с добро военно планиране. Преназначенията на офицерите и започването на училищните занятия на децата станаха след две седмици и животът продължи без ексцеси.

*

Медицинското обслужване в Созопол, естествено, беше лошо, но все пак съществуваше. В базата имаше лекар, а във дивизионите – фелдшер. За преглед от специалист трябваше да

пътуваме до Бургас. Понякога идваше зъболекарка, която работеше два дена. Бормашината ѝ беше преносима, т.е. елементарна и се окачваше на стената на един пирон. Сестра, разбира се, нямаше. Инструментите се носеха дезинфекцирани и уж за еднократна употреба. Лечението се провеждаше по кратките процедури, за да завърши за двата дена. Мнозина предпочитаха да не се лекуват в тези условия и твърдяха, че от тази машина много боли. Мога да потвърдя това, защото имах сериозна нужда от лечение и бях търпелив редовен клиент.

Имаше лекар и фелдшер в базата. За по-сложните случаи трябваше да се ходи във военната болница в Бургас. Липсата на нормален транспорт правеше такова пътуване трудно и за здравите, а болните...

*

През 1966 г. вече не бях в Созопол, та от колегите си научих, че медицинското обслужване на града е влошено. През лятото градската поликлиника била закрыта поради малобройността на градското население. Не, нямаше реформи, защото социализмът си беше съвършен по идея – просто съкращение. (Докато пиша тези редове, в другата стая се чува дикторски глас по темата реформа на здравеопазването и съкращаване на болниците. Говори се за транспортните проблеми на болните – днес, а какви бяха тогава!). Закъсалите жени от града понякога отивали с придружителка до военното поделение. А там – медицината се представлявала от нашия мичман, фелдшера де (военният лекар бил в отпуск). Той обаче бил нещо сърдит на созополчанки и бил доста груб. Има и една история как те успели да му отмъстят, когато били здрави – на Бабин ден!, но аз не съм бил свидетел.

Докато осъществяваме поредната реформа в здравеопазването, може би трябва да посъветвам реформаторите да мислят не толкова за просветените и паралиите (те се оправят добре и сега), а за неразбиращите и затруднените.

ЖИВОТЪТ В СОЗОПОЛ

Както в модерните романи, така и в едни модерни спомени, каквито трябва да са моите, преместването на дивизиона в

Созопол беше известно на читателя още докато описвах по-стари събития. Но трябва да стане изненадващо!

Защо отидохме в Созопол? Тогава обяснението беше “За да сме по-близо до противника”, значи до турците. По това време всички военни по света смятаха, че до голяма степен ще предпазят своите сили, ако ги разсредоточат, т.е. ако ги разпръснат в много пунктове, така че при удар с атомна бомба да бъдат загубени само силите от един пункт.

Изборът на Созопол си имаше логика. Там имаше чудесно малко пристанище, непригодно за големия търговски флот. Остров Кирил отдавна беше военна територия – преди 25 години там е било Морското училище. Островът беше досами града, но свързан с къс мол, по който преминаваше бетониран път. Така се получаваше отделяне на зоната на военното поделение, а южната страна на острова ставаше страна на пристанището. Пристанището по естествен начин се делеше на военна част (откъм острова) и гражданска част, включваща кей за кораби и участък за лодки. През 1960 г. активно се строяха каменен кей на острова, работилница за обслужване на военните кораби, хелинг за вдигане на торпедните катери и торпедна работилница. Освен това в града се зидаха жилищни блокове за военнослужещите. След това в Созопол се пребазираха два корабни дивизиона – противоподводни кораби и торпедни катери, а територията на острова беше отделно поделение – брегова база. От военна точка единствената съществена слабост на базирането в Созопол беше, че достъпът до бойните кораби е открит.

Наистина ли беше нужно да се базират двата дивизиона в този малък и красив град, който по такъв начин ставаше мишена за евентуална ядрена атака? Днес е лесно да се каже “не”, но тогава по-естествено беше да се каже “да”. Военното мислене си има своя логика и свой път, който трябваше да измине. Добре е, че го измина, без да измисли причина за някоя война.

*

Преместването на един дивизион на ново място не е лесна работа. Трябва да се решат куп проблеми: военно-технически, стопански, битови. Командването на армията, а и на флота в този

ред, никак не беше силно в решаването на проблемите. Не знам, дали ги виждаше преди да започне такова мащабно действие, но определено не желаше или не можеше да ги решава своевременно. Липсата на добро планиране се допълваше от лошо изпълнение, както и от недостиг на пари. Накрая началниците призоваваха “дайте да дадем”, което означаваше ние да дадем, а те да отчетат.

Когато отидохме в Созопол, подготвени бяха около половината от необходимите съоръжения и помещения. Напълно готови бяха само кеят и работилницата. Хелингът имаше някакви проблеми, хангарът нямаше врати, спалните помещения бяха стари и неудобни, не беше осигурено отоплението в казармата, жилищните сгради за семействата не бяха довършени. Разбираемо е, че не може всичко да стане отведнъж, ето например учебните кабинети можехме да ги обзаведем с учебни материали само ние, но когато в тях нямаше печки, дивизионът нямаше начин да си ги достави, и т.н.

Малко след преместването ни участвахме в едно продължително плаване заедно с целия наличен състав на флота. Вечерта застанахме на вързала в Созопол, а от море с нас дойде командващият адмирал Добрев. Докато ние приключвахме обичайните неща по катерите, той и командирът на дивизиона заминаха нагоре – по стълбите към централната сграда. Адмиралът изглеждаше намусен, а може би на него си му беше такава физиономията. Бай Илия също беше с най-сериозната си физиономия. Никой не ни даде отбой и ние останахме с канадките около катерите. Там обаче нямаше къде да се седне, така че полека лека се пръснахме настрана. Аз легнах на тревата на склона под голямата сграда. Започнах да усещам умората от тежкия ден. По едно време се поразтъпках и отидох до сградата. Стаята на командира беше близо до входа, прозорецът ѝ светеше и отвътре се чуваше боботенето на адмиралския глас. Думите не се разбираха, но недоволството се усещаше. Това ми напомняше за многобройните разкази как Добрев насметал този командир и как наругал онзи. И в тези дни, както и дотогава, нашият дивизион се беше утвърдил като успяващ във всяко отношение, а и на днешното плаване се бяхме представили добре. Затова подобна разправа никак не звучеше подходящо.

За мен най-неприятното беше, че минаха два часа, а никой не ни даваше отбой. Вероятно командващият просто е забравил да произнесе тази дума, а загриженият за предстоящата разправия капитан Плоцаков не се е досетил навреме да попита. Моментът беше пропуснат и началник-щаба предпочиташе да не се пъха сред шамарите, а на по-долните чинове им оставаше само да повторят констатациите си, че в казармата това именно се прави – старшите тормозят младшите. Толкова бях възмутен, че си помислих, какво ли да направя, че началниците да изскочат и да видят, че тук има хора и те си имат някакви нужди! Една димка би ми свършила работа...е, и сам знаех, че не бих го направил. Когато разправията свърши, направихме ускорено вечеря и хигиена, легнахме и забравихме неприятностите.

Днес мога да кажа, че много рядко през офицерската си служба съм изпитвал подобен гняв, макар че по-късно видях много по-нередни неща... Тогава в гнева си не помислих, за какво си говорят двамата ми началници. По-късно по странични признаци започнах да мисля, че са говорили за проблемите на живота на дивизиона в Созопол. Бай Илия навярно е разказал за реалните трудности и от кои осигуряващи служби е недоволен, а адмиралът го е убеждавал, че е длъжен да се справи, защото бойната ни служба в Созопол е важна част от отбраната на страната, а някакви жертви и неудобства са естествена част от военната служба. Само че с такива думи биха го оформили щабаджиите в официален доклад, а от устата на адмирал Добрев думите едва ли са били за написване.

Но това преживяване трая само един час и понякога дори се чудех, как толкова съм се ядосал. Като цяло, картината на живота ни в Созопол се оказа светла и оптимистична. В нея имаше усмивки, надежди и неспирен интерес – какво хубаво ще се случи. Може би защото бяхме млади, или защото бяхме дружни.

*

След пребазирането ни в Созопол няколко офицери бяха освободени по болест и семейни причини, а Христо Павлов бе преместен в дивизиона протилодъчни кораби. На тяхно място пристигнаха по-млади, повечето изслужили по година-две в

Балчик. От нашия 60-ти випуск това бяха командирите Венцеслав Велков, Мичо Георгиев, Любчо Манов и механиците Венко Пасланджийски и Николай Тонев, а от по-младите – командирът Божидар Недялков и механиците Христо Христов, Младен Манов и Тодор Вацов. Друг нов командир -Христо Гергов - беше само един випуск преди нас. В щаба на дивизиона бяха с година-две по-старите Петър Георгиев, Марко Марков, Петър Златев, Владимир Христатиев. Основната група беше на възраст от 23 до 30 години и половината бяха неженени. За възрастни се смятаха началник-щаба Минчо Минчев, заместник-командирът по политическата част капитан 3 ранг Миланов, свързистът Дечо Дечев и командирът на дивизиона, който беше на 33. Даже механикът на 1-ви отряд Марко Марков, женен и улегнал на вид, беше само на 32, но получи прозвището “бате Марчо”.

Така ние бяхме една младежка дружина с мускетарски нрави, за която Созопол беше много подходящо място. На който му се лудуваше и не му достигаха приключенията в морето – този град беше прекрасно място за лудуване. Едни го удариха на лов за диви животни, други – на лов за хубавици, трети на спорт...

Но службата си вървеше и не случайно двама от изброените – Христо Павлов и Венцеслав Велков – по-късно станаха адмирали и командващи флота.

Говореше се, че в дивизиона винаги се назначават млади офицери, а преди годишните назначения бай Илия се съветвал с младите офицери кои от техните съвипускници „стават за катерници” и след това ги поисквал от командващия. Така или иначе, в дивизиона служеха способни офицери, което се отразяваше и на служебната дейност, и на взаимоотношенията.

Простете ми, че нямам сили да напиша как починаха мнозина от тези приятели и ще си го позволя, единствено защото тези тъжни събития станаха, след като напуснах дивизиона.

*

Постепенно Созополската база беше достроена и животът навлизаше в нормални релси. В окончателния ѝ вид тя съдържаше три поделения:

Хелингът, работилницата, сградите, складовете, столовата и охраната бяха обслужвани от «Брегова база Созопол»;

Дивизион МПК (малки противолодъчни кораби);

Дивизион торпедни катери.

В техническо отношение и като битова база на острова в Созопол бяхме много по-добре осигурени, равнището на изпълнение на сградите беше съвременно, макар че имаше и няколко дефекта.

*

В поделението нещата вървяха добре, някак си естествено, защото имаше годишен план и натрупан опит. Бреговата база осигуряваше някакъв минимум от условия за обучение, места за спане и топла храна. Имаше ток и вода, макар и с прекъсвания. Касиерът раздаваше заплатите редовно, какво повече да искаме?

Можехме много да искаме, но го нямаше. Живеехме в някакъв непрекъснат устрем, заредени с вярата, че всичко ще се оправи и ние ще издържим.

Зимата беше тежък сезон. Не само плаванията бяха трудни (за щастие малобройни), но и битовите недостатъци се усещаха повече. Нямаше почти никакво отопление и занятията вървяха слабо, а нарядите бяха изпитание. В средата на първата зима командирът на дивизиона издейства разпореждане на командващия да ни изпратят 20 пернишки печки. От централните складове печките бяха докарани с камион на бургаската военноморска база. При нас пристигнаха ... 12 печки! Всеки дребен шеф, който ни “помагаше” да си получим полагаемото, си беше присвоил по една-две печки за някакви свои предпочитани служби. Все пак, позакърпихме положението.

Спалните помещения бяха остарели и неудобни във всяко отношение. Дори офицерското помещение беше просто една голяма стая в по-малката от двете стари сгради. Там имаше железни легла, малки шкафчета, една виенска закачалка и няколко пирона. Някои си държеха цивилните дрехи на тези пирони или на дръжките на прозорците. В тази стая един спеше след наряд, друг лежеше поради болест, някой се опитваше да чете секретните учебни пособия, а друг се опитваше да се развесели с някакъв грамофон или радиоапарат. Не е странно, че сериозните занимания не вървяха и че някой тренирал стрелкови умения с въздушна пушка, използвайки за мишена меката шапка на другия.

И на този остров имаше “Морски звуци” – съоръжението беше изградено над една дълбока цепнатина на скалистия бряг от западната страна. По своему то беше много живописно...

След една година от Русе докараха плаваща база – железобетонен кораб, построен за удовлетворяване на жилищните нужди. В него всички спални помещения бяха тесни, но с възможните удобства. Офицерите получиха двуместни каюти, командирът на дивизиона – микро апартамент. За служебни събирания имаше “зелен салон”, имаше баня (обща, топлата вода беше по график), навсякъде грееше водно отопление и всичко това беше изправно!

Плавбазата се хареса на всички. Чисто и топло място. Нямаше разкош, разбира се. Спомням си, как щабът на ВМС ни проверяваше и капитан 1 ранг Мазнев от отдела за бойна подготовка ме изпитваше по командирска подготовка, като и двамата бяхме седнали на дървената горна палуба, а той си беше подпрял гърба на мачтата – значи палубата е била чиста и в известен смисъл приятна. Резултатът беше благоприятен за мен, пък и въобще дивизионът за пореден път беше оценен високо. Но той ме раздразни, защото като стигна до средствата за химическа защита, без никакъв свян си надникваше в тефтерчето, за да провери вярно ли отговарям. Това раздразнение е причина да запомня случката и след няколко години да си я спомня...което ще разкажа по-нататък... Но тук думата беше само за плавбазата: това беше най-доброто място, в което е пребивавал дивизионът и малко поделения по онова време са имали такава човешка казарма.

*

Пътят от града към острова отдавна беше засипан с едри червеникави камъни, върху които имаше зидана стена за предпазване от вълните, а зад стената беше излято бетонно пътно платно. Пропускателният пункт беше на края (откъм града) на този 50-метров мол, който всички наричаха “вълнолома”. През зимата често духаше силен североизточен вятър и той влизаше в ролята си да разбива вълните и да пази пристанището от тях. Ако наистина беше силен, вятърът премяташе върховете на вълните през стената и ги изливаше върху пътното платно. Затова по

време на буря отивахме на работа облечени с непромокаемите черни наметала, които иначе никой не обичаше заради грубата им материя и кройка. Придобихме опит и изчаквахме да се разбие една голяма вълна, а след това тръгнахме бързо напред с надеждата да стигнем до острова преди следващата такава. Понякога следващата вълна идваше по-рано, чувахме тътена на разбиването ѝ, след което тонове вода прелитаха над стената и се стоварваха отгоре ни. Правилната тактика беше в този момент да се заеме устойчиво положение, леко наведен напред, с гръб към летящата вода. Но, когато ме улучеше голяма маса вълна, тя ме събаряше на бетона и доста ме намокряше.

Тъй като бях млад и здрав, това беше не само неудобство, но и някакво приключение (виж по-надолу песента!). През лятото моят приятел Лазар ми дойде на гости от София, обикаляхме Созопол и околността, заведох го до вълнолома и му разказах за зимните ни преживявания. Човекът гледаше с интерес огромните камъни, достигащи десет метра от стената към морето. Наличните еднометрови вълни се разбиваха в тях и до нас само понякога идваха леки пръски. Той ме погледна по особен начин и изтърси:

- Стояне, чел съм че моряците преувеличават своите приключения, но че и ти можеш да правиш така никога не съм предполагал!

Такова недоверие можеше да бъде простено на един неинформиран софиянец. По-странното беше, че и мнозина от морските началници не ни вярваха, когато им споменавахме за това явление. Но един ден командирът на база Бургас дойде да инспектира своите подчинени поделения. Не щеш ли, точно когато служебната лека кола “Варшава” беше на вълнолома, отгоре ѝ се изля толкова вода, че покривът хлътна на 30 сантиметра надолу. Предполагам, че ударът на водата е причинил и внушителен звуков ефект. Още докато се ръкуваше с командирите на дивизиони, които го очакваха в края на вълнолома на безопасно място, той обеща да реши въпроса незабавно. Решението беше, че ни отпусна една гребна лодка и разреши при лошо време да се ползва и моторния катер за превозване на офицерите от и до гражданския кей. Не сме злоупотребявали, возил съм се по два-три пъти в годината.

*

Вечерите в казармата винаги са били досадно скучни: книгите са изчетени, картите омръзват, не ти се гледа все една и съща обстановка, както и не ти се говори все с едни и същи хора. Оставаше да се поразсеем с излизане до града. През лятото градът беше живописен и се изпълваше с живот. Но през есенно-зимния сезон улиците бяха пусети, вечер общественият живот имаше само две убежища – киното и единственият ресторант – казиното до пристанището. Капитан Площакков ни водеше в казиното поне два пъти в месеца - в деня на заплатите и когато и на него му докривееше. (Тогава той беше ерген и живееше само с проблемите на дивизиона). В други дни там отиваха по двама – трима офицери.

Какво ще правим тази вечер? Ще излезем ли в града и какво можем да измислим за убиване на времето? Добри Добрев в своя най-добър стил отговори с крилатата фраза:

- Кино, мино, вино!

По-късно тази идея се прероди в куплет от песен.

Естествено, младите неженени офицери в града или лете по плажовете се оглеждаха за неженени моми. Скоро няколко созополийки бяха ощастливени с брак. Аз вече бях “бракуван” и не съм бил пряк свидетел на приключенията им. Всички казваха, че нещата са протекли, както стават тия работи. За любопитен се смята само един случай: бай Илия сватосва един наш ерген в познато семейство. Идеята му дошла късно вечерта, когато напуснали затварящото казино. Повел той младежите към къщата в края на града, до морето, събудили жените – майката и дъщерята (бащата бил починал) – и били нагостени с кафе. Къде на майтап, къде на сериозно, нашият командир казал каква му е идеята. Къде на майтап, къде на сериозно, младите се оставили да бъдат напътствани. След още едно такова посещение те поели инициативата и делото завърши с едно добро семейство. Не съм склонен да идеализирам бай Илия, но колегите говореха, че той бил загрижен за нашето момче, което пийвало малко повече от другите и по тази начин искал да го предпази овреме... Имаме и един случай на брак с курортистка, но и той е прекалено нормален и морален, така че няма да го разказвам. От градските

момичета остана само една мома, според някои най-хубавата, която никой не успя да излъже – за нейно съжаление навярно.

*

Зимата се смяташе за досаден сезон от всички. Спомням си как един местен жител, рибар, скучаел в къщи поради лошото време. А то било лошо вече цяла седмица. Решил да свари един боб и турнал тенджерата на печката. Но бобът се вари дълго и човекът от време-навреме се захващал с друга работа... жена му в това време погледнала боба и решила да помогне (готвенето е женска работа, нали) – сложила сол, колкото трябва. Мъжът след малко се сетил за яденето, сложил му и той сол и извадил една лъжица да го провери колко е солено. Било много солено. Викнал той на жена си, тя му признала, че е сложила сол. Човекът се ядосал (уж на жена си, а всъщност на времето!), отворил прозореца и излял тенджерата навън.

Къщата им беше на самия край на полуострова и по камъните бобената чорба веднага се е стекла в морето. На другия ден морето беше утихнало.

- Боб му се ядяло на него, ето вече утихва – мърмореше рибарят, докато си потягаше такъмите. За следващия ден вече се беше уговорил с приятеля си да излязат за риба. Животът продължаваше по правилния начин.

Тази жена гледаше моето дете една зима, защото жена ми започна работа, и го учеше на добри нрави и малко гръцки...

*

Виж, лятото беше съвсем друга работа. Рибарите бяха заети с лодките и мрежите си, проблемът им беше кога и колко скумрия и паламуд ще излезе. Весело оживление съпътстваше заставането на кея на някое ре-ке, от което сваляха учудващо голяма моруна, или пък заставането на рибарска лодка с куп сафрид. Безгрижни курортисти сновяха из града, любопитни за всичко. Лятното кино получаваше заради тях нови филми, каквито зиме не идваха. Покрай лагерите се уреждаха танцови забави, които радваха матросите. В неделя отивахме на плаж – ние женените на градския плаж, а ергените сред колегите – на далечния “царски плаж”, за да не виждаме какви ги вършат.

Плажовете на Созопол бяха прекрасни. Сравнително шумни бяха само трите по-големи: Централният, Харманите и

Републиканският (“Царският”). Имаше още няколко малки – Райското заливче, Миденото заливче... Прелестта им беше в девствената природа, чистотата и спокойствието. Заведох моя приятел, софиянеца, на плаж и пикник в Миденото заливче. Носехме месо и той предложи туристическа рецепта: нагряхме два камъка в огъня и затиснахме месото между тях за половин час. Камъните само ги изплакнахме в морската вода...Беше вкусно и здравословно. За няколко часа бяхме в един първичен свят, който възстановява силите по-добре и от най-скъпите лечебни процедури... Днес тези райски кътчета са обезобразени, за да забогатеят няколко хитреци.

Лятното кино беше на тесния провлак между стария град и континента. Амфитеатърът беше обърнат към морето. Чайките летяха над нас. Вятърът съобразно законите си вечер духаше от морето към нас. Докато гледах филма, преценявах силата на вятъра : умереният вятър беше нормален и гарантираше добър ден на сутринта, а силният вятър свидетелстваше за влошаване на времето. Морякът бързо са научава да следи вятъра и вида на облаците и това му остава за цял живот...

*

Созопол имаше проблеми. Първият: беше твърде малък, и оттук – икономически слаб. Единственият сериозен поминък беше риболовът и свързаната с него фабрика за рибни консерви. Обществените нужди се задоволяваха от община, поща, читалище, гимназия, поликлиника, кино и църква. Имаше само един ресторант и един магазин за промишлени стоки. Нямахме автогара, а пътуването беше възможно само до Бургас с автобус или с корабче, като и двете средства пътуваха само веднаж на ден. По-късно настъпи и период на съкращения, в който градът се лиши от гимназията и поликлиниката.

Вторият проблем: в града нищо не се строеше. За обществените нужди беше планиран и започнат културен дом, но строежът беше прекратен поради липса на пари – след няколко години все пак беше продължен и завършен. Гражданите в старата част не можеха да строят, защото градът беше обявен за исторически и културен паметник, но нямаше приет градоустройствен план и собствениците на домове можеха само да ги ремонтират, като запазват външния архитектурен вид.

Построени бяха само военните жилищни блокове и след тях – Дом на народния флот. На запад от него, по баира, започнаха за изникват нови двуетажни къщи – хора от селата идваха в града, значи в селата им е било още по-зле.

Населението, което доскоро растеше с приток от околните села, вече мигрираше към Бургас и беше спаднало до около 2 000 души. Все повече се усещаше недостиг на специалисти и услуги. Животът се затваряше в тесни рамки и не предлагаше възможности за развитие. Показателно за атмосферата е честването на националния празник, което се изрази в тържествен марш на учениците и военните моряци. Когато преминахме по паважа на главната улица, градските ръководители помолиха командирите да измаршируваме още веднаж, защото това било единственото интересно нещо за месеци наред. Измарширувахме, разбира се и жителите – 300-400 души, отново ни изръкопляскаха...

През зимата нямаше сняг и лед, но имаше бури. Щом задухаше силният вятър, Енергото спираше тока, защото ако вятърът скъсаше проводниците, настъпваха сериозни аварии. След няколко часа спираше водата – помпата на водопроводната мрежа работеше със същия ток и за няколко часа събраната в резервоара вода свършваше. Хлебарите и ресторантьорът в този момент напълваха бидони с вода, за да могат да работят още малко. На следващия ден имаше хляб, а ако бурята продължеше повече, на третия ден вече нямаше и хляб. Бяхме шокирани, когато научихме тези тънкости от една от нашите жени – тя и мъжът ѝ живееха на квартира, та хазяйката ги научила как се оживява в тези условия. Разбрахме, че при спиране на тока трябва незабавно да се запасим с вода и хляб, ако все още има.

Прясното и киселото мляко, плодовете и зеленчуците се намираха трудно. Но прясната и солена риба, както и местното наливно вино, бяха в изобилие. Това също е важен спомен: имаше скумрия, паламуд, калкан и заргана. Имаше и делфини, а делфиноловът беше разрешен. По-късно рибата намаля, а ценните видове практически изчезнаха. Ха сега, какво да правим, забраниха улова на делфини, въведоха сезонен режим за риболова, но и до днес нищо не помогна. Созополските младежи

се ориентираха към работа в океанския риболов и търговското корабоплаване...

*

Животът на семейните офицери силно зависеше от квартирите им в двата военни блока. Те бяха построени от Квартирно-експлоатационната част на Министерството на отбраната и носеха всички белези на това белязано с корупция и калпазанлък „поделение”. Когато дивизионът се пребазира в Созопол, блок номер две трябваше да е готов, ... но не беше. Зимата наближаваше и приемащите бяха принудени да си затворят очите за многобройните очевидни дефекти и недовършени работи. За да става за живеене, всеки почивен ден се правеше бригада от бъдещите наематели. Започнахме с почистване, но скоро преминахме към боядисване, ремонт на врати, прозорци и електрически ключове.

Аз бях настанен в един апартамент с Петър Георгиев – той заемаше стая и кухня, аз – един голям хол. В една прекрасна неделя докарах жената и детето си от Варна с един камион „Молотовка”. Тя пътува в кабината с бебето на ръце, аз – в каросерията, облечен в неизбежната канадка. Този хол беше първото ни самостоятелно и прилично жилище и се чувствахме щастливи от неговия простор и удобства. Там ни гостуваха роднини и приятели и всички признаваха, че за нас са положени нужните грижи.

Всички бяхме млади и весели, живеехме дружно и станахме приятели за цял живот. Почти всяка вечер се събирахме по няколко семейства да хапнем каквото са успели да сготвят младите домакинки. Едно от забавленията ни беше гледането на телевизия по телевизора „Опера” на Георги Русев (офицер, механик на МПК), който остана единствен за няколко години. Най-голямата телевизионна атракция се състоеше в борбата за улавяне на някаква поне разбираема картина. За целта Жоро се качваше на покрива и въртеше антената, а съпругата му Бонка през прозореца даваше напътствия, макар да не знаеше нищо за разпространението на радиовълните. Ние се смеехме, докато неочаквано нещо се прорисуваше на вълшебния екран, две ясни думи излизаха от прациящия високоговорител и тогава жените викаха „Мълчете да чуем”, след миг и картината и звукът

изчезваха и мъжете викаха „Стига си се мъчил, Жоро, слизай да си изпием виното”, и така нататък.

Най-хубавите вечери бяха, когато Колю и Катя запяваха „Очи черные” и така нататък по репертоара.

Като застудя времето, започнаха да изпъкват недостатъците на блока. През прозорците духаше, бойлерите се разваляха през ден, канализацията се оказа запушена и в мазите изби мръсна течност. Залушен бил и коминът, поради което пушекът се връщаше в стаята. Разбивах го с едно желязо, окачено на въже, като се кацвах на покрива. Неспирните ремонти поглъщаха време, пари и подръчни материали. На пазара тогава нямаше достатъчно материали за ремонт на съвременен жилище, а в Созопол – почти нищо. От казармата бихме могли да вземем каквото поискаме, но освен блажна боя нямаше друго. Докато жените се учеха да готвят, ние мъжете се мъчехме да станем ремонтчици и според нас това беше много по-трудно. Всичко поправяше сами, в града навярно е имало по-квалифицирани строители и техници, не няхахме пари за техните услуги.

За моето семейство голям проблем беше огромният размер на хола, който при това беше единствената ни стая. Затоплянето му се оказа доста трудна задача. С пернишката печка и с ограждане на единия ъгъл с висящи черги и одеала едва достигахме там въздухът да се стопли до 18°C и при тази температура къпехме бебето.

Опитахме се да потърсим помощ от строителите на блока, а след това и от тила на флота. Оказа се, че никой не е отговорен за проблемите ни и няма право да се занимава с тях. Катя Тонева намери заобиколен път: написа писмо до Цола Драгойчева – тогава член на Политбюро на ЦК на БКП и Председател на Комитета за българо-съветска дружба. А Катя бе съветска гражданка и... какво мислите – изпратиха ни един камион шперплат и дървени летви. Купихме си гвоздеи, панти и т.н. и запретнахме ръкави. Холовете бяха преградени на две. И, нали съм си майстор, вградих в преградата полици – получи се библиотека!

Какво излезе: някакви си млади офицери нещо искали – да си гледат службата! А исканото се получава по друг ред, трябва нещо да си специален...

По-нататък неусетно тези жилища ставаха все по-ценни. И естествено възникнаха конфликти кой да получи и колко да получи. На тази тема конфликтът се пренесе и между поделенията в гарнизона. В нашия дивизион се подмятаха упреци към ЗКПЧ-то на другото корабно поделение, който беше главен играч в разпределението на квартирите. Строежът на жилища продължи по южния край на града, но в някои от тях дори не бях стъпвал. Знам добре, че отношенията между моряците и семействата от различните поделения бяха добри.

КАПРИЗИ НА СЛУЖБАТА

Службата според официалните мантри беше славна и трудна, а според началниците ни – много успешна за дивизиона, който често бе обявяван за отличен. Но продължителното повтаряне на тези идеи ни кара да ги възприемаме като скучни. Запомнят се само произшествията и веселите случки.

*

Командващият флота адмирал Добрев идваше един-два пъти в годината, за да следи отблизо работата на дивизиона, който му беше пряко подчинен. Пред лятото на 1963 г. Той пристигна една вечер по тъмно и преспа в бреговата база. На сутринта, облечен в матроска фланелка и анцуг, излязъл да се пораздвижи и накрая се хванал за висилката. Висял на две ръце и се разкършвал...

По това време матросите правели сутришната физзарядка и тичали около кейовото място и зад работилницата и хангара – някакви специални стадиони нямаше. По традиция бягането трябваше да приключи на спортната площадка и там да се изпълнят упражнения на уредите. Сред матросите имаше един моторист, Добрин с прякора Добчо, нисичък и пълен. Като матрос последна година и с упоритото си нежелание да бяга, той имаше навика да изостава от колоната и с бавна разходка да отива до площадката, където да се присъедини към групата и да отчете участие. И ето, отива той на площадката и гледа – на висилката с гръб към него някакъв морски. Пълничък, ако позволите, та Добчо не се поколебал да се пошегува.

- Ей, дроб, какво висиш като чувал! – подвикнал му матросът.

Адмирал Добрев обаче не харесал тази фамилиарност. Но скочил на земята и бодро извикал:

- Я ела тук, на лоста да те видя ти какво умееш. Направи ми едно коремно!

Хванал се Добчо, пъшкал, напъвал се – коремното не станало. Той едва ли някога го е правил...и това някак си развеселило адмирала.

Когато пристигнала матроската група, стълкновението вече било на приключване. Но самият матрос по-късно разказал какво се е случило. Смехът на другарите му вкара тази история в числото на любимите спомени на катерниците.

*

След изслушването на доклада на командира на дивизиона командващият приемаше офицерите, които се бяха записали предварително. Двама мои съвипускници, механиците Петър Методиев и Венко Пасланджийски, се явиха с лични молби този ден. Случаите бяха почти идентични – двамата искаха да се махнат от Созопол, защото бяха наскоро женени, а съпругите им бяха студентки във Варна. Венко молел да бъде преместен на друга служба във Варна. Той беше тих, притеснителен младеж и предполагам, че е бил доста смутен, докато е говорел пред адмирала, който не само имаше голяма власт, но и се ползваше със славата на груб началник.

Методиев обаче искал да бъде уволнен и на въпроса на командващия уверено отговорил, че като механик ще си намери работа в Български морски флот. Той имаше по-дързък характер и не показал никакъв страх от могъщия Странджа.

Странджата си записал молбите им, а решението дойде по-късно, при есенните „разстановки” на офицерите. Решението на командващия беше изненадващо – Методиев беше преместен във Варна на офицерска длъжност в Морско училище, а Венко беше уволнен. Всички сметнахме, че адмирал Добрев е предпочел да запази за армията решителния по характер младеж за сметка на по-колебливия на вид и в този смисъл е проявил умение бързо и вярно да оценява подчинените си. По-късно Методиев стана преподавател в училището, при това един от най-добрите... но тава ме кара да се замисля, дали Венко, който също беше силен интелект, също е бил подходящ за такава длъжност, та

уволнението му не е било най-доброто решение. Не мога да бъда категоричен, защото в това уравнение има и други неизвестни, а уволненият след това беше приет на работа като военен служител на инженерска длъжност в София.

Тази история имаше почти огледално копие на следващата година. Молителят Васил Василев, командир на кораб в дивизион МПК, поиска да бъде уволнен. Но адмирал Добрев вече го познавал от един от учебните сборове, където командирските умения на Васката направили добро впечатление. Добрев не го уволнил, а го премести в база Атия на длъжност, където се изискват командирски умения.

Порядките бяха такива, че офицерът не можеше да напусне армията по свое желание, а само по съображения на командването. Допускам, че това донякъде е било нужно на командващите и те дори са имали стремеж да покажат на офицерите, че са нещо като крепостни. (не бива да се допуска всеки да си мисли, че само да поиска и - хоп...). Офицерската служба е за цял живот и военният често е белязан с мислене и маниери, които проявява до края на дните си.

*

През кратката си служба на катерите съм бил свидетел на десетина сблъсквания, заседания и други такива произшествия, за щастие леки. Наложих се да се замисля, че корабът е могъщ и устойчив само при определени, избрани от корабостроителя условия. В останалите случаи той се оказва уязвим и зависим от физическите сили и човешките грешки.

В пристанището на Балчик по време на рутинно маневриране един от нашите катери се сблъска с подводна скала, като от удара се повреди единият гребен винт и двигателят угасна. Беше снет и отремонтиран лесно, но остана въпросът защо е станала катастрофата. В Балчик се плава от хилядолетия, а съвременната Хидрографна служба е направила пълни промери, нанесени на карти и планове. Трябва да признаем, че катерниците в такива условия плават окомерно и не поглеждат никакви карти. Това е правилно при условие, че вече са гледали картите и сигурно знаят, кои са безопасните за тях участъци. Настъпи напрегнато търсене на данни и обосновавания. Оказа се, че този

камък не е нанесен на никоя карта и това спаси командира от наказание. Но ни напомни винаги да бъдем предпазливи и да се подсигурияваме с някой и друг метър или кабелт.

В Созопол един от спомагателните катери от Бургас имаше някаква задача за два-три дена. При една от маневрите си направи обратен завой на преден ход в границите на пристанището. Това ставаше през деня, при добри условия. През последните десет метра пролича, че няма да може да вземе завоя. Няколко от нашите моряци се развикаха, скочиха за кранци и т.н., но командирът на спомагателния катер „загря” твърде бавно и неминуемостта настъпи. Железният му нос с лекота разкъса обшивката на торпедния катер в зоната на ахтерпика. Изваждане на боен кораб от строя за 3 дена – произшествие!

В този ред искам да разкажа за една опасна случка, която за малко да завърши с авария. Един ден стоях на кея и видях как един от противолодъчните кораби тръгва от щатното си място в югозападния край на военния кей към другия край на военната зона, като замисълът е бил да застане на вързала до подемния кран. Пристанището е тясно и корабът мина на няколко метра от мен. Видях командира Христо Павлов и чувах командите, които даваше. Павлов беше облечен по всички правила и командваше така, сякаш го наблюдава височайша комисия. Сигурен съм, че преди снемането на кораба е проиграл пълната схема на подготовка за поход, защото се говореше, че е по-стриктен от останалите си колеги.

- Боцман, пригответи дясната котва за отдаване!
- Слушам, дясна котва готова за отдаване – докладва боцманът от бака.

Повечето командири при такава кратка маневра (плаване 200 метра!) биха си спестили подготовката на котвата, която не влизаше в опростения план за движението, макар че е задължителна по правило. И ето, когато измина правата линия покрай кея, командирът даде команда:

- Стоп машина! 15 градуса наляво руля!
- Слушам, стоп машина. Имам руля надясно 15 градуса.
- Стоп машина!

... Машината не спираше да боботи и корабът се носеше със заплашителна скорост.

-Отдай дясна котва!

Тревожната ситуация се разви за десетина секунди. Чу се тракането на веригата и корабът се завъртя като играчка, описвайки полукръг около котвата си. Произшествие нямаше.

Познавах този командир още от курсантските си години, когато ми беше командир на отделение. Изпълнителен и взискателен – все още имаше какво да науча от него. Неотдавна му припомних този случай, но той твърди, че това е станало с друг командир от техния дивизион; това не променя мнението ми.

*

През тези години военните от цял свят внимателно следяха войните в Близкия изток. За нас най-интересни бяха морските боеве с участие на торпедни и ракетни катери. За съжаление, информацията, която достигаше до нас, беше откъслечна и несигурна.

Командването на армията беше впечатлено от бойната готовност и личната мотивация на израелските бойци. Заповядаха ни да провеждаме психически тренировки с личния състав, за да бъде той винаги готов и от нищо да не се плаши. На практика се проведе само едно учение, което се изрази в ненадейна стрелба с халосни патрони пред вратата на матроското помещение. Стрелбата била изпълнена от дежурния офицер 5 минути преди времето за ставане сутринта.

Генералите и военните психолози несъмнено са подготвили и опитали всичко в рамките на някой офицерски сбор. Демонстрирали са го с подготвени и тренирани войници... Нашите матроси не бяха предупредени и стрелбата предизвикала хаос в кубрика. Резултатът беше една разкъравена глава и една навехната ръка, но паниката била неописуема. Повече такива тренировки не се проведоха. Щуротия –казваха матросите. Командването на дивизиона вероятно е решило, че е по-важно какви новости ни трябва в тактиката на катерите.

Бойната готовност се схващаше само като способност за светкавично реагиране. Големите стратегии вероятно ще се изненадат, ако прочетат, че младите офицери от едно малко поделение мислят за бойните способности на целия флот и на преден план поставят взаимодействието на силите и

тренировките в условия близки до бойните. Единственото, което не можехме да постигнем, беше реалният боен опит. А разумът казва, че това е добре...

На тактическите ни занятия се появи нова тема – взаимодействие с бойната авиация. Говорители на идеите станаха капитан Площак, по-късно следващите началници – Христатиев и Велков.

До този период за авиация се говореше само в аспекта противовъздушна отбрана. Преобладаваха сухите тренировки и теорията. Веднаж в годината се провеждаше стрелба по въздушни мишени. На уречения ден всички бойни кораби от бургаския район заемаха позиция в една линия по средата на Бургаския залив, на дрейф. След продължителни преговори по УКВ, с голямо закъснение от плана, се появи малък транспортен самолет, който теглеше голям платнен чувал. Въжето между самолета и чувала беше към 200-300 метра. Самолетът се насочи над линията на корабите на няколкостотин метра височина и се движеше по прав курс. Получихме разрешение за стрелба. Както командирът на всеки кораб, и аз стоях до картечаря си, за да съм сигурен, че цевите сочат към мишената, а не към самолета.

- Огън!

Дан-дан-дан! – загърмя картечницата. Куршумите трасираха своя полет право към целта, някои улучваха чувала, а други пропадаха наоколо в небето. Щом самолетът премина встрани, прекратихме огъня (стрелбата „на догонване” беше забранена, защото посоката към мишената ставаше близка с посоката към самолета). В този миг се чу някаква суматоха в УКВ-то и самолетът отлетя. Повече не се върна, макар че по план трябваше да лети още над нас.

По-късно разбрахме, че пилотът видял куршуми покрай самолета и, ядосан и уплашен, решил да избяга и повече никога да не се връща към този рискован номер. Аз поне не съм участвал в друга такава стрелба.

Пилотите разказваха, че всеки полет над морето ги затруднява, защото повърхността на морето е еднообразна и това затруднява ориентирането. Затова, когато дойде ред на тактическото взаимодействие между катери и изстребители, нашите командири доста трябваше да поработят за убеждаване на

летците. Създадоха се и лични контакти, за някои и приятелства. Направихме две или три съвместни учения, докато аз бях командир. Първите ни впечатления от изстребителите бяха много силни. Ние се движехме по линията Емине – Маслен нос, изстребителите тренираха атака по морски цели, докато ние се стараехме да направим отклонение от атаките. Самолетът се появява в небето като точка и стремително се приближава, реве и нараства по размери. Точно когато някъде от 500 метра се насочи право към катера – ляга на своя боен курс – завъртам руля максимално надясно. Катерът се понася встрани като побеснял кон. Самолетът вече не може да ме следва, защото е слязъл толкова ниско, че незабавно трябва да мисли да набере височина. Той „стреля” с фотокартечницата, а нашият картечар само щрака, но всички работят на предела на възможностите си. Грохотът на неговите и нашите двигатели изпълва мозъците ни... Край на атаката.

Истинските съвместни учения дойдоха по-късно и в тях се отработваха разузнаване, съвместни атаки и други тактически елементи.



Командването на дивизиона: ЗКПЧ Милан Миланов,
К-р Илия Площакوف, НЩ Иван Минчев

По моя скромна оценка, по това време дивизионът постигна най-добрите си способности и можеше да служи за пример както във военните действия, така и в организацията и дисциплината.

Бойната подготовка протичаше по строго канализиран ред. Годината беше разделена на курсови задачи, в които обучението преминаваше от простото към сложното. В първата задача доминираше теорията и предварителната подготовка на катера и екипажа. В следващите катерът плаваше самостоятелно, а в последните – в състава на дивизиона и с участие на целия дивизион заедно с други дивизиони и поделения. Плаванията не бяха нито многобройни, нито особено продължителни. За година се отпускаше моторесурс около 150-180 часа. Това е доста малко и плаванията трябваше да се провеждат с добра подготовка, интензивно и внимателен анализ на резултатите.

С всички възможни средства се поддържаше съревнователен дух между отделните военнослужещи и между екипажите. Матросите служеха по 4, сетне по 3 години (една година повече от службата в сухопътните войски), защото оръжието и техниката се усвояваха с много труд. По правило в дивизиона назначаваха младежи със средно образование. Успяхме да ги мобилизираме за интензивно обучение и почти всички се справяха много добре. Допълнително успяха да се проявят в спорта, художествената самодейност и дори научно-техническото творчество на младежта. Всички допълнителни дейности имаха две цели – интензивно развитие на личността (в интерес на служебните задължения) и запълване на свободното време, за да не скучаят и лудуват свръх нормата. Многобройни случаи показват, че матросите се чувстваха добре в дивизиона и военната служба им помагаше да израснат. След уволнението се отнасят с благодарност и разказват за преживените трудни плавания и за комичните ситуации, в които са попадали. За нас пък е удоволствие да чуем, че някой от тях е станал отличен специалист, професор или общественик.

През втората година в Созопол имах честта за заема с моя екипаж първо място в първата курсова задача. Елементите, по които ни проверяваха, бяха: изпит на командира по тактика и

лоция, а на механика – по двигателите; изпит на матросите по материалната част, книжка боеви номер и общовойскова подготовка; подготовка и изправност на оръжието и техническите средства.

Всеки матрос работеше по своето завеждане, а за офицерите почти нямаше свободна минута. Една от най-шумните дейности беше боядисването – катерите се боядисваха от върха до кила. Сивата боя за борда и палубата се правеше с много глъч, обсъждане и страх да не я сбъркаме и командващият да ни накара да я сменим. Боцманите подготвяха най-големите възможни съдове и наливаха в тях синя, черна и при нужда друг цвят боя от 25 килограмовите банки на русенския завод, разбъркваха с дървена летва и намазваха някакъв предмет за проба, след което започваше едно обсъждане, едни спорове... Художниците биха им завидели за страстта в обсъждането на ... нюансите и импресията в цвета... но думите на боцманите за тази материя бяха разбираеми само за тях. По-конкретни оценки бяха: „много е тъмно, съвсем като на МПК” (по сравнение със съседните бойни кораби – значи несполучлив цвят) до „бомба” (безупречно, висока оценка).

Като постигна искания цвят, главният боцман повикваше командира на дивизиона за утвърждаване. Накрая боята се раздаваше в банки за всеки катер и боядисването започваше. Боядисвахме с четки и работата беше бавна и обемиста. Корабните офицери почти всички също работеха наред с матросите. Два-три дена траеше тази трудова епопея, а след нея – поправки и доизкусуряване, почистване на дрехите от боята и накрая бърсане на прах от всички по катера.

В деня на сдаване на задачата командирът на дивизиона с щаба си обикаляше катерите и лично проверяваше. При мен остана видимо доволен, провери тук-там и каза: - Да не мислиш, че няма да намеря неподготвено място? – след което бръкна с ръка зад авторулевия – ръката му изнесе прах и той се усмихна доволен. Цялата проверка по всички катери премина с такова настроение.

Когато прочетоха заповедта за приемането на задачата, за първенец беше обявен моят катер. Това беше една мъничка сензация, защото по всички показатели козовете бяха в ръзете на

старшите командири и традиционно на първо място излизаше флагманският катер. Естествено е, защото командирът беше най-опитният, матросите и боцманът се подбираха да бъдат най-способни и дисциплинирани. В случая, без да забравям нашето старание, съм склонен да видя някакво натрупване на благоприятни за нас случайности. Но още по-важна е готовността на командира на дивизиона да даде първото място на един от младите командири, щом резултатите са в негова полза.

Знам си цената. Не съм най-способният катерник, а само един от способните. Но в този дивизион май всички бяха способни... На следващите курсови задачи опитните стари командири взеха своето и моето постижение отиде в историята. Все пак, хубава история.

Рядко съм се замислял за висотата на командирските си качества. Не съм го заявявал, но имах ум и добра памет. Понякога ми доставяше удоволствие, че виждам отлично и по правило пръв виждах целите в морето. Обичах да работя и се включвах във физическата работа на матросите си. Отнасях се към колегите и подчинените си добронамерено и напълно отговарях на стила на бай Илиа в това отношение.

За своите недостатъци няма много да говоря, сигурно си има хора за тази работа. Но често съм си мислел, че не съм достатъчно увлечен по морския бой и военното дело. Тази мисъл ми идваше, когато наблюдавах Венцислав Велков и Владимир Христатиев.

Сега, на края на активния си път, искам да добавя още нещо – маневрирах добре с катера. Можех да изкарам от него всичко, на което е способен, и това винаги ставаше безопасно. Плавал съм при най-лошо море и липса на видимост, и винаги съм бил уверен в себе си, в катера и в екипажа.

Но катерът имаше и специфични характеристики на движението, които изискват съответните умения. В Созопол за N-ти път оцених това при една проста маневра. Бях застанал с катера в тясна ивица свободна вода на горивния кей, с носа към брега. Отдясно беше каменният кей, отляво кораб МПК, застанал на котва и кърма. След като приехме горивото, следваше да напуснем мястото. Обичайно би било да освободим въжетата и да

се бутаме с куките назад, но имаше слаб вятър, достатъчен за да ни притиска и да направи тази маневра досадна и продължителна. Друг начин е да се дава ход с едната машина за кратък тласък, но с една машина на заден ход катерът е склонен да завива прекомерно и се създава опасност от сблъскване.

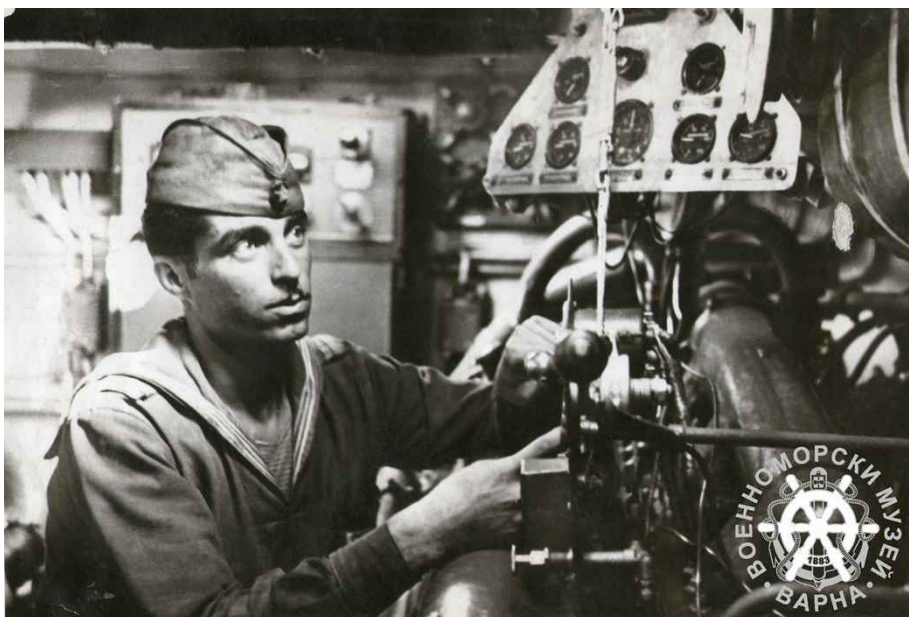
Дадох команда да се оттласне катера, кърмата малко повече. Сега зад нас имаше свободно пространство. Дадох ход назад едновременно с двете машини, двигателите изреваха и катерът се понесе стремително назад. След десет секунди бяхме в свободната вода, маневрата стана бързо и ефектно. Такава маневра може да се направи само ако корабът разполага с два винта.

Разбира се, бях доволен и от катера и от себе си. Но се досетих, че за подобни маневри другите моряци смятаха катерниците за „ефета“, т.е. излишно дръзки и горди. Не съм правил точно такава маневра повече, но може би щях да я повторя при необходимост. Опасна ли е? Без съмнение, има опасност от сблъскване, ако нещо в машината не сработи, например единият двигател. Но истинските опасности са в бурното море... и в боя.

ВСЯКА МАЙКА КАТЕРНИК НЕ РАЖДА

(думи на лейтенант Тодоров)

Командирът на дивизиона реши да попълни вакантните места за старшини с местни младежи. Със съдействието на градските власти бяха избрани няколко кандидати – млади, отслужили военна служба във флота, със средно образование. Според техния опит и предполагаеми наклонности командирът ги разпределяше по длъжности. Младите созополии бяха свързани с морето и се проявиха като отлични моряци. В службата бяха старателни, инициативни, а някои проявиха и други, неочаквани качества. Мичман Зангочев например се изяви като способен техник и се справи с тренажора за торпедни атаки, който би създал трудности и на дипломиран инженер. А Маргаритов стана един от най-добрите боцмани в историята на дивизиона.



Един от мотористите в дивизиона в моторния отсек

Но, както би казал народът, всяка майка катерник не ражда.

Едно от вакантните места беше за боцман на моя катер. Боцманството се смяташе за по-лесно и маловажно, та това назначение остана последно и се оказа, че градът е малък и добрите кандидати са се свършили. Бай Илия ме извика да поговори и с мен:

- Павлов, виж сега какво е положението. Ти явно имаш нужда от боцман, три години се мъчиш и с неговите задължения. Но няма добри кандидати. Останал е един младеж, който става за моряк, от добро семейство е, но според местните хора едва ли ще се справи. Не бил от най-умните. Какво ще кажеш?

- Предпочитам да го вземем, дори и такъв. Само имуществото да поддържа и стопанисва, пак ми стига. Ако не се справя, сигурно ще можем да го уволним, нали?

Така новоизпеченият боцман се появи на „шесторката” и се захвана за работа. Беше доста подвижен, стремеше се всичко да види и свърши. По характер се оказа общителен, бодър, оптимист. На плаванията изявяваше повишена активност. Дори аз, който го наблюдавах всеки ден, се изненадах, когато за първи път го видях да приема и предава по флажния семафор. Похвалих го и той сподели, че е тренирал дори у дома, за да овладее това умение. Матросите бяха доволни, че той е поел снабдяването с бои, парцали, както и получаването на борд-пайока – иначе трябваше всеки от тях да върши такива неща. Тук най-

неприятното не беше, че трябва да се свърши работата, а обстоятелството, че винаги трябваше да чакат след боцманите – старшини и да получат нещо като второ качество.

Новият боцман понякога не съобразяваше добре по-сложните неща. Това е проличало най-вече на занятията по специална подготовка, където неговите по-опитни колеги, някои дъвкали учебния материал по 4-5 години, са намерили повод да му се присмеят. Така из дивизиона се понесоха подмятания по негов адрес. Дивизионът е едно донякъде затворено общество, а в такава неизменно се обявяват няколко полярни персонажи: този е храбрец, онзи – спортяга, боцманът на шесторката е глупак.

В началото на лятото пристигна „инкогнито” известният генерал Велев, за да си почине и да полови риба. Нашето поделение го осигуряваше с всичко необходимо: лодка, моряк и стая за спане. Генералът се държеше неочаквано скромно. Спеше тихо в определената му стая, а рано сутринта отиваше към лодката, облечен в стандартен брезентов анцуг, какъвто раздаваха на всички офицери.

В лодката - обикновена военна, с четири гребла – го чакаше нашият боцман, определен за гребец и риболовен инструктор за една седмица. Генералът му се усмихваше дружелюбно и получаваше възторжена усмивка в отговор. След минута лодката плавно поемаше към залива, движена от яките ръце на моряка. Обикновено отиваха до Червенка, малко настрани от плажа. Дните се случиха тихи и риболовът вероятно е преминавал спокойно. Генералът явно е бил запален риболовец, защото се връщаха след няколко часа. Боцманът изглежда се е справил добре и е получил някаква похвала, защото ходеше по-весел и уверен от обикновено. След няколко дена пристигна една газка и генералът си замина.

През следващите месеци станаха две събития: първо прехвърлиха нашия дивизион в състава на Гранични войски; второ, малко след това ни съобщиха да се подготвим за инспекторска проверка от министерството на отбраната. Естествено, започна се обичайната напрегната работа и настроението на всички падна с две степени надолу, защото от проверка могат да се очакват само неприятности. Тренирахме строева, огнева и физическа подготовка, повтаряхме до втръсване

уставите. Командването беше особено разтревожено, защото имаше само бледа представа на какво държат началниците при проверка на гранично поделение.

И ето, в назначения ден, леко възбудени, сме се построили на палубите на катерите. Имаше определен начин за построяване: в една редица зад леера, обърнати с лице към брега, командирът до носа и останалите по старшинство по посока на мостика.

Комисията се построи на брега. От дясно – председателят ... генерал Велев. Ха сега да видим, какво ни чака... генералът несъмнено е видял десетки кусури, докато си вървеше скромно към лодката. И ето, той разпредели своите офицери кой къде да отиде за първо запознаване с хората и обстановката. Самият генерал се насочи към средния катер, който се оказа моят. Тръгна без много да се оглежда, не е избирал. Лек трепет премина през екипажа – от мен до последния матрос в редицата. Лош късмет. Генералът ще бъде безкомпромисен, защото е самоуверен, а помладите офицери повече ще питат и ще гледат, няма да бързат с категорични оценки. Макар че всички бяхме с безупречна униформа и екипажът изглеждаше добре, имах едно наум: как генерал Врачев насмете Петров при подобна проверка. Напомних на матросите: Отговаряш на „генерал“ – за да не се обърка някой, иначе бяхме тренирали достатъчно.

Катерът беше завързан на борд, корпусът опираше до кея със задната част, от мостика нататък. Затова генералът стъпи на палубата именно пред мостика, стъпи внимателно, докато аз извиках:

- Мирно! Равнение на средата!

Генерал Велев тръгна напред, застана пред строя и поздрави:

- Здравейте, другари матроси!

- Здраве желаем, другарю генерал!

След това той се насочи към мен, по церемониала трябваше да се ръкува, а аз да му се представя. Но палубата, както вече съм казал, беше тясна, зад гърба му имаше само сантиметри сигурност и човекът, естествено, се движеше почти плътно до въжето. Като се доближаваше до мен, вече протегна дясната си ръка... но още не беше отворил уста...

- Здраве желая, другарю генерал! – извика боцманът и сграбчи ръката на генерала.

Трудно е да си представите изумлението на ръкувания генерал. Той гледа стъписан цели десет секунди, докато позна боцмана. След това издърпа ръката си, обърна се рязко и с две крачки скочи на брега. С неочаквана ловкост и подвижност, забравил страха си от коварните корабни условия. Изненадата беше го застигнала вече и, като истинска изненада – не откъдето се беше боял да се появи!

Генералът се престори, че е решил да говори с командира на дивизиона. Конфузията беше забелязана само от съседния катер. Така нашият екипаж си спести първата част от проверката. Останахме да се подсмиваме, докато на другите катери „зелените” офицери тормозеха екипажите. Боцманът получи такива похвали и благодарности, за каквито пари би дал да му се разминат. Но прошка нямаше.

За проверката може би ще ви разкажа друг път. Тя мина доста добре, най-важна се оказа стрелбата с личното оръжие.

*

А сега – за един малък инцидент с румънците от лято 1964. България и Румъния по това време би трябвало да са братски, защото двете страни имаха такъв договор, членуваха в система за обща отбрана и обединена икономика. Но румънското правителство се опитваше да играе индивидуална икономическа игра, отношенията бяха влошени, по партийна линия ни “информираха”, че има нещо като предателство. И ето, сякаш неочаквано, повяха смътни затоплящи ветрове. Другарят Живков покани другаря Чаушеску на телешка глава и да го запознае с провеждането на жътвата с комбайн. А на военноморските сили беше възложено да проведат съвместно учение. Замисълът беше предпазлив, избрани бяха два еднакви дивизиона – българския и румънския дивизиони торпедни катери, които имаха славата на интелigentни дружини и щяха да намерят пътя за едни нормални отношения. В това не бяха сбъркали, ние си бяхме нормални и с удоволствие бихме направили нещо, за да стане и наоколо по-нормално.



Спомен от съвместен рейд в Мангалия, 1965?

Румънците бяха поканени у нас, двата дивизиона се пребазираха в Балчик и нашата плавбаза беше докарана там за да ни осигури с място за почивка и обслужване. Учението се състоеше в съвместни торпедни атаки, мястото на плаването беше във водите източно от нос Калиакра. Провеждаха се съвместни инструктажи на офицерския състав, свързочни тренировки и т.н., за да се разбираме при плаването. Работният език беше руски, но само на общите подготвителни занятия. На плаване румънците си говореха по радиото на румънски, а ние – на български. Често чувах по радиото техните преговори и команди и се досещах, че нашите действия ще бъдат облекчени, ако разбирах какво си говорят. Помолих един от румънските офицери да ми каже основните думи за един „много кратък румънско-български военноморски речник“. Събраха се над 150 думи: числата, командите за даване на ход и скорост, „изпълни“, кораб и т.н. След това на плаванията изпитах истинско задоволство, когато получавах допълнителна информация, сякаш

виждах повече и знаех по-добре какво ми предстои. Понякога информирах командира на дивизиона, когато ми се струваше, че съм научил нещо важно, но основната ми идея беше „за лично ползване”.

За постигане на разбирателството най-полезни бяха неофициалните контакти и случки. За румънците бяха организирани екскурзии и разходки. Храната се приготвяше общо и румънците бяха приятно изненадани от повече български калории и месо, а ние – от чашката ром, която ни сервираха на обяд – това било национална флотска традиция при тях.

Всеки ден плавахме по веднъж. За съжаление, времето се развали. Започна силна буря с дъжд, точно когато бяхме на море, току-що открихме целите и се насочвахме за атака. Изпълнихме атаката набързо и незабавно се насочихме към Балчик. Тъй като ние бяхме от западната страна на целите, пристигнахме в пристанището първи и успяхме да застанем на вързала при силен дъжд и почти пълна тъмнина. Добре беше, че това стана преди идването на румънските катери. Капитан Площакков се постара да облекчи маневрите им: на плавбазата бяха запалени светлините за общо осветление, един боцман застана до прожектора, за да осветява местата за заставане, на кея бяха разпределени матроси с куки за поемане на въжетата и кранци за омекотяване на допирането на катерите до каменната стена... Бурята ставаше все по-силна и маневрите на гостите, които по-слабо познаваха пристанището, щяха да бъдат опасни. Операциите, които бяхме изпълнили преди минути, ни се струваха вече съвсем рискови, когато гледахме отстрани как колегите се мъчеха да се ориентират и да си спомнят кои бяха безопасните места... Почти всички останахме на открито, под дъжда, докато видим, че румънските катери са се прибрали в безопасност.

Флагманският катер на румънците бавно, но правилно се насочваше към оставения за тях участък от кея.

- Боцман, дай светлина! – извика някой.

И ето, боцманът насочи лъча на прожектора към... очите на румънския командир! Несъмнено, това беше боцманът на шесторката! Като най-старателен, той е изпреварил всички, изтичал е на горната палуба на плавбазата, за да застане до

прожектора, готов да отдаде всички сили и несмутен от изливащия се порой.

Румънският командир вдигна едната си ръка, за да се прикрие от светлината, а с другата мислеше да управлява катера. Но не знаеше, с кого си има работа - нашият човек неотстъпно го заслепяваше. Румънецът даде стоп, обърна се към прожектора и извика нещо. Моторите заглушаваха гласа му, ала смисълът можеше да бъде само един: спрете тоя прожектор, докато не е станала някоя катастрофа. Но това не помогна, нашият боцман разбра точно обратното, още по-здраво стисна дръжките на прожектора и още по-точно го насочи. Тогава румънецът побесня, свали си шлемофона (вероятно се задушаваше от гняв) и се развика с такава сила, че надвика рева на дизелите. Различих отделни думи, като „идиотул”, но поради началната фаза на изучаването на румънския език не гарантирам това ли се носеше из базата и така ли се произнася на румънски. Останалото безспорно бяха псувни.

Втурнаха се други боцмани и избутаха нещастния прожекторист, за да насочат светлината към кея – напред, накъдето се насочваше катерът. Обстановката веднага започна да изглежда нормална и разбираема. Командирът на катера се поуспокои и направи маневрата добре, след него и останалите катери застанаха успешно на кея. Дъждът продължаваше да се лее...

Инцидентът се размина, катерът остана цял, нямаше човешки жертви, процесът на нормализиране на отношенията не беше спрял. Потръпвам, като си помисля, какво щяха да си говорят държавните глави, ако Румъния беше загубила един катер или един матрос... добре, че се размина! Остана проблемът с румънската оценка на българския интелект. Тъй като бяхме се доста намокрили и изтормозили, опитахме да се постошим и успокоим с помощта на румънския ром и българския медицински коняк. Държавните питиета бяха строго нормирани, та не успяхме да се напием, а вечерта не можахме да излезем до града, защото все още валеше. Затова ми остава съмнението, че румънските офицери не са забравили случая. *Ако отидете до Констанца и някой местен умник ви каже, че е имало някакъв случай с несъобразителен български боцман, не възразявайте, то*

си беше самата истина. Но не разисквайте случая, за да не стане дума за други, още по-глупави българи – офицери, министри и даже професори. Националните тайни трябва да се пазят!

*

Като дойде време да ме повишат в длъжност, станах командир на звено. Изглеждаше, че след повишаването не съм натоварен с много нови задължения, но след това се оказа, че видът им е бил неочакван... Като началник не се възгордах и никога не съм прехвърлял на младия си колега свои задължения.

На подзвеневия катер назначиха лейтенант Тодоров. Той се оказа интелигентно, възслабичко момче, което обаче не се интересуваше от катерната служба. Такъв екземпляр не бяхме срещали – всеки от нас се стараеше да стане добър катерник – а това означаваше решителен, действен, при нужда – светкавично бърз, винаги готов да поеме отговорност. Тодоров ме убеждаваше, че не притежава тези качества. Като му говорех, че и аз не ги притежавам, но ги харесвам и затова се опитвам да ги изградя в себе си, проявяваше мимолетен интерес към моята персона и отново се оттегляше в своя свят. Не беше глупав, даже напротив. Отделяше много време на изучаването на немски език, в джобовете му имаше листчета с думи. Четеше доста, интересуваше се от изкуство. Правех всичко възможно, за да го спечеля за моята вяра, но без успех.

- Другарю старши лейтенант, оставете ме и не си губете времето с мен. Аз съм подал рапорт да ме освободят от тази служба. Всяка майка катерник не ражда, нали?

Въпреки взаимното ни уважение, нещата си останаха такива. Той често забравяше някои свои задължения, пропускаше срокове, не се подготвяше добре за командирските занятия. Най-тревожното беше, че не се справяше добре с управлението на катера. Въпреки всичко, колегите се отнасяха добре към него и му даваха време да се промени. А аз, като командир на звеното, внимателно следях неговите действия и му давах напътствия. Не беше лесно да отговарям и за грешките на подчинения, но нали затова бях командир на звеното...

По време на едно плаване по тревога, когато бяхме заредили бойни торпеда, застанахме на дрейф в залива. Дадоха ни кратка почивка, изгасихме двигателите и се опитахме да легнем по палубите. Два от катерите пристигнаха със закъснение, единият – на Тодоров. Наредиха им да застанат на дрейф на местата си в строя и той се насочи към моя катер. Скоростта му остана мъничко по-висока, когато изгаси двигателите, така че по инерция приближаваше застрашително, но не прецени ситуацията и не отклони катера с руля. Наскачахме и се опитахме да отблъснем катера му с куки и кранец. Все пак носът му удари нашия катер в средата. Ударът беше лек, но попадна в торпедния апарат и направи вдълбнатина в него. Нямахме време да се уплашим, но след това потръпнахме. Торпедата са обезопасени, така че и по-силен удар би трябвало да не предизвика взрив... но дали наистина е така, дали няма да има някаква допълнителна фатална случайност? Тогава като нищо щяхме да литнем в небесата!

Наскоро след това командването даде ход на молбата на лейтенанта и той замина. Мен дори не ме питаха.

*

След това на неговото място назначиха лейтенант Недялков. Промяната изглеждаше в моя полза, защото той обичаше морската служба, беше весел и съобразителен. Имаше и малък, но успешен опит в корабна служба. Въведох го в обстановката и му помагах да изпълни първите задачи в новия за него дивизион. Нещата се получаваха и скоро дойде време за първото му плаване с цел да усвои управлението на катера. Излязохме на море с неговия катер, аз като осигуряващ командир. Недялков усвояваше бързо особеностите на катера и дори поиска да управлява на пълна скорост, явно катерът му харесваше. Все пак аз бях нащрек, а когато предстоеше да изпълни нов и сложен елемент, му давах кратки напътствия, понякога само с една дума. Всичко сочеше, че той разбира поведението на катера и умее бързо да схваща.

Известно е, че един от трудните моменти в управлението на кораба е заставането на вързала. Като се прибирахме в пристанището, внимателно наблюдавах действията на новия

командир. Наредих му да застане в края на кея, т.е. по-далеч от другите катери. Той навреме намали скоростта, умело описа полукръг в акваторията и се насочи към кея под подходящия ъгъл около 30 градуса. Сега вече следваше да даде „стоп“ в подходящ момент, за да достигне до кея с минимална скорост. Но подходящият момент мина, а той не даваше стоп.

- Дай стоп! – казах му аз.

- Рано е! – отговори той наперено.

Но никак не беше рано. Тъй като носех отговорност, посегнах към шамбайните. Той обаче ги хвана и ги удържаше... може би половин секунда, нещо такова. Не успях да ги дръпна, защото на него му бяха под ръка, а на мен – по-далеч. След това той отстъпи, дръпна шамбайните, насочи катера малко по-напред от първоначалната посока, за да изразходва инерцията, накрая даде заден ход – така се прави – и застана без проблеми. Оставаше да разбере, защо се противеше и съзнава ли, че можеше да предизвика авария. И знаете ли какво ми отговори:

- А бе ти какво си мислиш, че аз не мога да управлявам катера ли? Та аз вече имам половин година такава служба!

Сега вече разбрах. Един вид, минал съм от студено на горещо: колкото предишният командир изглеждаше неуверен, толкова новият иска веднага да го признае и да не му давам акъл. Може би съм направил някое излишно напомняне? Може би се е засегнал от това, че съм му определил прекалено безопасно място за заставане? А може би си е опърничав?

Явно, предстояха ми отново трудни дни, но все пак тези трудности бяха за предпочитане от предишните. А какво стана след това – каквото трябваше. Недялков наистина израсна като способен катерник, всички го харесваха заради веселия нрав, но успя да си покаже характера и на някои други колеги и началници. Няма как, катерникът трябва да има характер.

СПОМНЯМ СИ ЕДНО ПЛАВАНЕ...

По-късно, в бреговата ми служба се сблъсках с един парадокс: някои началници, които бяха получили кабинетни длъжности твърде рано (всъщност по обективни обстоятелства),

винаги изтъкваха своя опит... И трябваше или да съчиняват, или многократно да повтарят едни същи случки. Фразата „Спомням си едно плаване” след втората чашка беше сигнал, че ни очаква именно такава „откровение”. Още отсега предупреждавам, че моите плавания не бяха нито толкова много, нито толкова знаменателни. И все пак, имам какво да си спомням... а може би и на друго да бъде интересно – а това зависи и от читателя!

*

Навигационната работа в дивизиона не се смяташе за най-важната (фаворит беше използването на торпедното оръжие), но се вършеше с много умение и находчивост. В Созопол под ръководството на капитан Матов се правеше унищожаване и определяне на девиацията на магнитния компас, ходови изпитания. За нашите нужди бяха изградени малък девиационен полигон и мерна линия о-в Иван – нос Колокита. По-късно в Морско училище като преподавател по Девиация изградих два малки тренажора, които не бих измислил без опита си от катерите. Характерен детайл е, че в кабинетни условия не може да се имитира реалното преместване пред магнитните створове и затова избрах способа „лягане на магнитен курс чрез въртене на кораба на място и използване на един известен магнитен пеленг”. Той е почти забравен в учебната литература, но аз го помнех от Созопол... Така курсантите получиха възможност лично да пипнат и да измерят конкретни данни.

При втората курсова задача отработвахме точното плаване на катера. Дадох ни необичайна задача: след като си подготвих курсовете за плаване от Созопол до Ставрова банка, ми покриха мостика с един брезент и – давай напред по приборите. Като стигнах до планираното място, дадох стоп – готово! Тогава ми свалиха брезента и казаха – огледай се, пусни лота и доложи къде си. Бях точно на заповяданото място, даже по-точно, отколкото очаквах да стане. С такива способности на подготовка командирът получаваше увереност, която беше крайно необходима при плаване в мъгла и дъжд.

*

По време на ремонта, който споменах по-горе, освен другото поставиха опознавателна апаратура и смениха УКВ радиостанцията. От първото се поучи едва забележим постоянен

крен наляво. По принцип това е недопустимо, но някак си се прие като „особеност”. Второто имаше неочаквани последствия – УКВ-то ми от несигурно се превърна в невероятно чувствително! И по време на следващото общофлотско учение, когато както обичайно бяхме разделени на „северни” и „южни”, това УКВ спомогна да се представим както трябва. В такива учения всеки кораб върши онова, за което е предназначен – тралчиците тралят, торпедните катери правят торпедни атаки и т.н. Обаче всички започваха действията си без да получат пълна информация за поведението на „противника”, а като добавим влошаването на времето или повредата на някое устройство, винаги ставаше по-трудно и по-интересно. А най-интересното си го правехме ние, защото всеки командир се стараяше да „прецака” противника, а това заразяваше целите екипажи.

Противниковите артилерийски кораби (стражевиците „Дръзки” и „Смели”) започнаха „обстрел” на нашата територия и нашият дивизион тръгна да ги търси някъде на юг. Всъщност, вероятните места за необходимото им маневриране лесно се оценяваха от командира на дивизиона при неговия опит и интелект. Аз, обаче, бях приятно изненадан, да чуя в УКВ-то си командите, които техният флагман подаваше. Разстоянието беше доста голямо и двете групи не се откриваха радиолокационно. Докладвах на командира на дивизиона че съм открил противника, а след това какъв курс и скорост има, както и в какъв строй се движи. Това беше всичко необходимо, за да се проведе една блестяща атака, след която да се докладват „определените по време на атаката” елементи на движение за отличен. Пълен напред, 1600 оборота! Ето че пак ги прецакахме! Получих си и наградата – прякора „Стоянчо дългото ухо”. Дали беше похвален, или скрит намек за физически дефект? Авторът на прякора Добри със сигурност имаше по-къси уши от мене, а с хора като него трябваше да си винаги нащрек...

Разбира се, нашата атака щеше да бъде проведена успешно и без тази информация, защото по-опитните ни командири бяха истински асове. Но все пак действията ни бяха улеснени от разкрития секрет. А защо СКР-те си говореха така открито? Явно, не са имали нашето желание за борба и надлъгване. А ние винаги се опитвахме да действаме с изненада, да търсим прикритие, да

атакуваме с пълна скорост и в такъв момент, от такава посока, че противникът да не ни очаква. Това е тактиката на катерниците, които трябва да действат умело и дръзко срещу по-едрия си противник.

На следващата година (вече бях командир на звено, а моят механик Петър Методиев беше заменен от Христо Христов) получих една необичайна задача. Катерът трябваше да бъде превозен по суша и спуснат на вода на необорудван бряг. Опасността да бъде повреден катерът беше сериозна и щабот на флота беше взел правилни организационни мерки: експериментът трябваше да се проведе във Варна, а мястото на спускане на вода следваше да бъде проверено от инженерната рота на флота. Целта на упражнението беше да се осигури някаква допълнителна мобилност на дивизиона, а подобен опит има от Първата световна война... Замислена беше и определена секретност, доколкото е възможна в случая.

Един ден преди назначения катерът се пребазира във Варна. Вдигнахме го на подушка, поставена на автомобилно ремарке. Свалихме антената на радиолокационната станция. През нощта дойде влекач и ни потегли по пътя през стария мост и квартал Аспарухово. Пътят беше изолиран, а ниските проводници на електрическата мрежа се снемаха от една малка бригада електротехници, които се движеха с нас. Матросите седяха на палубата на катера, а аз – в кабината на шофьора. Пътуването имаше някакъв фантастичен, неизказан фон.

На брега на Варненското езеро нещата станаха обичайни и до болка реалистични. Не личеше до каква степен е подготвено трасето за спускане на катера във водата, макар че имаше застлана решетка по пясъка. Липсваха отговорните лица от техническия профил – на брега имаше само средни по ранг началници, които само зяпаха. Събух се по плувки и нагазих и заплувах във водата, докато се убедих, че наистина трасето е безопасно, осигурява нужната дълбочина и няма нежелани предмети. Влекачът развъртя ремаркетото и го набути във водата на заден ход. Катерът изплава свободно. За подобен случай имаме разписание и според него механикът трябваше да провери свободни ли са винтовете, преди да дадем ход. Изкомандвах го, но той ме помоли да търся друг човек, защото бил настинал. Е,

гмурнах се отново и всичко беше свободно. Много по-късно се оказа, че този офицер (Христо Христов, много порядъчен човек и добър механик) ... не умее да плува. В случая не го обвинявам, моментът не е бил подходящ за такова признание. Но как не съм научил по-рано, не мога да си простя.

Операцията завърши успешно и несъмнено е бола полезен опит за флота. Полезен ли казах?... Не чак толкова, защото действията не бяха обсъдени (поне аз не знам да е имало обсъждане) и никой не ме попита какво е било добре и кое не, не се направи и писмен отчет. Т.е. всеки командир при следващо подобно ново действие ще действа както той умее... След две години беше направен втори опит и той беше съпътстван с по-обширно подготовка.

*

Катерите от дивизиона понякога получаваха необичайни задачи. Една от тях беше да бъде превозен пострадал човек. Първата такава се случи, когато на море беше „двойката”, а командирът на дивизиона случайно беше на борда ѝ. В Созопол бил ранен работник при трудова злополука и всяка минута станала безценна. Свързали се с дежурния офицер, който съобщи, че катерът в движение е най-готов за незабавна намеса. Той известил командира на дивизиона, който веднага се насочил към Созопол и по пътя взел разрешение от оперативния дежурен на ВМС. Приели ранения от рибарския кей и на максимална скорост го превозили до Бургас. Силно впечатление ни направи, че от море капитан Площакوف поискал най-доброто място за заставане на кея и линейката да чака там. Спасението на човека беше резултат на бързината и добре организирани действия. А за командирите станалото беше важен урок за организация и предвидливост.

На моя екипаж се падна още едно тежко плаване, за което заслужава да разкажа. Случаят отново беше в неделя и времето беше бурно, макар и не колкото колкото при „преследването” на бегълците. Особеното беше, че вятърът духаше от запад – нещо доста рядко в нашия район. Една рибарска лодка с 4 моряци от Ахтопол закъсала в морето. Лодката била сравнително голяма и

двигателят ѝ не успял да я прибере срещу вятъра. Вече наближавали брега, когато им се свършило горивото. Четиримата се хванали за греблата и се борели със стихията, уж наближили брега, но вече изгубили сили. Хвърлили котва, но тя бавно пълзяла по дъното – лодката се отдалечавала към открито море. Близките им, които ги наблюдавали от високия ахтополски бряг, изпаднали в отчаяние. Добре, че се досетили, че има военен флот с мощни и сигурни кораби, които не се боят от никакви бури (така пишеше във вестниците!). Веригата „кмет – окръжно управление – дежурен във ВМС” сработила и след един ужасен за рибарите час на очакване нашият катер се появи в критичното място. Останалото беше предмет предимно на специфични морски умения: катерът беше бързоходен, непригоден за буксиране; лодката беше тежка, но слаба и изискваше бавно буксиране и плавно потегляне; рибарите бяха изтощени и необучени за буксировка. Къде с умение, къде с късмет, успяхме да им подадем буксирното въже направо в ръцете (тук следва да похваля моя боцман), да се разберем къде да го вържат, да потеглим с минимална скорост и да не заплетем въжето на винтовете си, да ги закараме до кея и да се уверим, че слизат живи и здрави в прегръдките на близките си. Прибрахме се наистина щастливи и развълнувани. След няколко дена получихме подаръци – по един пешкир от семействата на спасените рибари за всеки от екипажа; останахме трогнати.

СОЗОПОЛСКИТЕ ПЕСНИ

По онова време като че ли пеехме повече. Може би е било естествено, защото техниката още не беше ни заляла с музикални файлове: радиото беше с една програма, телевизията едва прохождаше, даже българските естрадни групи не бяха създадени... Тодор Колев го нямаше даже, както изпя той скромно. Е, трябваше да се оправяме сами по някакъв начин. Т.е. да си пеем сами.

От музикалните устройства разполагахме с грамофона на Венцеслав Велков, магнетофона на Мичо Георгиев и най-вече с китарата на Николай Тонев. Това последното беше най-важно.

Кольо беше талантлив китарист, самоук (освен онова, което беше попил от един известен варненски музикант, негов приятел и вдъхновител) и възторжен почитател на руските бардове. Разбира се, тогава никой не го признаваше за талант... просто пее добре и свири добре и винаги е готов да развесели компанията – и като важна част от душата на колектива получаваше похвали и вокална подкрепа. Като творец имаше великолепна муза – Катя, неговата съпруга, притежателка на красив алтов глас и помнеща наизуст десетки песни. Нейното амплоа бяха руските романси, обичаше и прочутите одески песни за рибари и бандити. В домашна обстановка не минаваше веселие без техните песни.

Истинският артист се стреми да изрази в песните своя живот, своите болки и радости. Така постъпи и Кольо Тонев: съчини свои текстове към известни мелодии. От него останаха две песни. Първата разказваше за неуредиците в нашия жилищен блок:

Преди години тук започна се строеж,
Но работа се вършеше от вятър на валеж
Строиха го другарите
Вдигнали са си чукове, мистрии и трион,
Оставили са да се мъчи цял дивизион,
... но защо, защо да е така?

На бойлер липсва прекъсвач, а някъде пък кран
Плафонерите падат с гръм – строено е по план!
... но защо, защо да е така?

Двамата с Катя изпяха този текст по някаква лесна, подходяща за повествователен текст мелодия. И по-късно за всички наши песни се използваха популярни мелодии. Не се срамуваме, защото използването и обработката на чужди музикални произведения са си позволявали дори и великите композитори. А ние, като неспособни за композиране, в най-добрия случай можехме да проявим усет и да припяваме на мелодия, която е съзвучна с настроението на нашия текст.

Още докато служел в дивизиона в Балчик, Кольо направил опит да запее за моряшката служба. От там му останали строфите: «И пакардите надуват, чак до Босфора се чуват» (тук са споменати бензиновите двигатели «Пакард» на старите катери на балчишкия дивизион).



Николай Тонев, 1962

В Созопол, в нашия дивизион той случи на публика, или по-скоро на съратници. В една пролетна вечер на един дъх той съчинил текст, който изразява възторга му от борбата на техниката с морската стихия и от моряшката дружба. И всичко това – оптимистично и леко на шега, което направи песента весела и подходяща за нашата среда, в която надутите и клиширани възторзи никак не вървяха. Може би е бил подпомогнат от мелодията и нейната предистория. Тя беше от един весел филм на одеската киностудия, главните герои на който бяха обикновени моряци от един стар буксир. Те пееха:

От Одессы до Херсона
Днем и ночью неуклонно
Держит курс наш старый паравод.
И повсюду вместе с нами

Над високими волнами
От Одессы до Херсона
Песенка плывет!

Вот!

Авторите на чудесната музикална комедия вероятно биха се зарадвали на развитието на техните мелодии в нашия дивизион.

Първото изпълнение Кольо направи една вечер в казиното, след първата чаша вино. Веселите думи, които предаваха нашите собствени чувства, проникваха направо в сърцата. Тъй като знаехме песента в руския оригинал, лесно я запяхме при второто изпълнение. Това вече беше нашата песен. Както вече казах, на тези вечери никога не сме се напивали, но винаги се чувствахме щастливи. Когато си тръгнахме към домовете, се опитвахме отново да я пеем.

От тогава не минаваше празник, без да изпеем тази песен. Понякога някой от нас се опитваше да добави или промени по някоя дума, но безспорният автор на текста си остава Кольо Тонев. След време той замина на друга длъжност в София и авторството му не беше формализирано с отпечатване или по друг начин. Напротив, песента стана обща, както са народните песни. След някоя и друга година по-горното началство вероятно е намекнало на командира на бригадата, че се пее някаква несериозна песен едва ли не като химн на поделението. Да, в новата бригада «леки сили», в която се преляха кадрите на нашия славен дивизион, песента стана песен на всички катерници. Командир на бригадата (третият поред след И. Площакков и В. Христатиев) вече беше В. Велков. Уж същият, но... малко натежал, помъдрял и с няколко бели косъма по слепоочията. Велков реши проблема, като пое отговорността да «поправи» песента, преди някой дурак да я обяви публично за неуместна. Той просто измисли още един куплет: *А годините отлитат...* с който внесе малко сериозност.

В отсъствието на Кольо, а понякога и без инструментален съпровод, пеенето се организираше от Мичо Георгиев, който има диригентски способности. Той държи в края на песента да се изпее цитирания по-горе руски куплет до «Вот!»

Песента се пееше често и я научиха и колеги, които нямат стаж в дивизиона. Мнозина са ме питали кой и как я е създал. За

срам на военното съсловие, на 50-годишния юбилей на дивизиона хорът на ветераните допусна няколко несигурни нотки и една-две забравени думи. За наше щастие, заедно с нас пееше Нина Добрева, вдовицата на Добри Добрев. Нейният чудесен глас помогна песента да бъде изпята както трябва. Тези дребни случки отново ми показаха, какъв сплотен колектив е бил нашият дивизион и каква вълшебна роля е изиграла песента за неговото спояване.

Остана само да напиша текста:

От Созопол до Мичурин
Ден и нощ, във страшни бури
Курс държим със катера любим.
И моторите надуват,
Чак до Босфора се чуват,
От Созопол до Мичурин
Плаваме безспир.

Във морето сме кат вкъщи,
Нека то се пени, мръщи –
Знаем ний, другар е то за нас!
И вълната ни залива,
Чак и мачтата се скрива
Вее бятър, стенат ванти,
Катерът лети.

А в Созопол щом отседнем,
Накъдето да погледнем –
Страшна скука е във този град.
Вярно, кино се намира –
Стари филми прожектира...
Ех, кажете, що да сторим
В този скучен град.

И тогава, що остава,
Как се скука разпилява –
Тоз въпрос решаваме завчас.
В малко, хубаво казино
Греят чаши пълни с вино,

Веселя кръшен смях се носи
Над града заспал.

А годините отлитат
И сребро в косите вплитат,
Но остава катерникът млад.
Службата ни е такава,
Много бодрост тя ни дава.
И остава зад кърмата пенеста следа.

Какво по-хубаво за моряка от другари, весела песен и чаша
вино!

*

Общото настроение и интерес към песните станаха причина
и други офицери да съчинят песни по същата технология.
Осмелявам се да цитирам и моите стихове за Черно море:

Аз от картите познавах твоя цвят,
Ала той излезе много по-богат.
И вълните ти игриви,
С бели гребени пенливи,
Засънувах нощем аз.

Често зиме те поглеждам с поглед плах,
Но жестоко ти наказваш моят страх:
Сграбчваш ме на вълнолома,
Мокър си отивам дома
Поумнял с един урок.

Припев:

Ти си моята любов, родно Черно море
Ти ме учиш да съм смел и да гледам напред.
Дружеско или сурово,
Винаги оставаш ново,
Твоята ласка, твоят гняв пълнят нашия живот.

Мойто вино, моите песни, моят хлеб
И в казиното кефалът са от теб.
И макар че ти ни мъчиш,
Даваш болести и бръчки,

Ний сме морски до живот.
Припев...

*

ИЛИЯ ПЛОЩАКОВ



Около 1960 г.

Следващите страници са трудни за написване. Нека да повтора, че не се опитвам да дам цялостна и обективна оценка, нито да съставя биография. Предлагам ви само моите спомени. По хода на повествованието вече многократно съм описал онези случаи от моята служба, в които той е играл ролята на командир и възпитател; така че тук остава да направя някакво обобщение и това несъмнено е по-трудно.

Личността на капитан Площакوف заемаше централно място в историята на дивизиона, а след това и на бригадата леки сили. Донякъде това се обяснява със служебното му място: той беше

командир на дивизиона през най-дълъг период от съществуването му, а на бригадата – от нейното създаване. Естествено командирът има възможност в най-голяма степен да въздейства върху развитието на поделението и само той може да наложи своя стил на управление, да въведе порядки и дисциплина. Годишите на всекидневен труд, непрестанно възникващите проблеми от най-различен характер, постоянното усложняване на военно-морската тактика и техника го поставиха пред множество трудни задачи и изпитания. Той ги преодоля с воля и интелект и израсна като отличен командир, заемащ едно от най-престижните места в мирната история на ВМС на България.

Неговият принос обаче е много по-съществен, отколкото служебното му място предполага. Този принос се изразява в две неща: първо, лидерство, което се дължи не на заеманата длъжност, а на проявените качества; второ, съвременна позиция, търсене на решения, които отговарят на времето и хората, които ще ги изпълняват.

От пръв поглед капитан Площакوف не изглеждаше като някаква ярка личност. Първият поглед се спираше върху неговата едра фигура: той беше склонен към напълняване и по едно време беше станал стокилограмов, нещо доста необичайно за нашия младежки дивизион, където преобладаваха стройни фигури с тегло от 65 до 75 кг. В тон с тялото му, той имаше кръгло лице, което изглеждаше леко подпухнало. Но на него се открояваха две кафяви очи, излъчващи доброта, разбиране и весел възглед за живота. Истинската му същност се разкриваше само за онези, които работеха заедно с него и съвместно преодоляваха трудности и опасности – за тях той беше опитен водач, поемаше най-отговорната и сложна част от всяка задача и залагаше собствения си авторитет. Никога не се е чуло да обясни някой неуспех с грешките на подчинените му офицери, нито да обиди някой от тях на прословутите разбори.

Офицерите от дивизиона го обичаха, но едва ли някой е изразил с думи чувствата и оценките си. Старшините и матросите почти го боготворяха и го смятаха за безпогрешен съдник на делата си. Зад гърба му всички го наричаха „бай Илия” и го възприемаха като по-голям брат или баща. Определено най-много се ценеше неговата доброта. Вълнуващо беше да се види, как той

се радваше на всеки успех и страдаше, когато някой сгреша, не успее, или поиска да напусне дивизиона. Спомнете си, че преди повече от хиляда години византийският патриарх, известен философ, поучавал васалния български владетел: „Награждавай бързо и с радост, наказвай бавно и със скръб”. Точно такава беше дисциплинарната практика на бай Илия... Малцината наказани от него усещаха, че той е огорчен от простъпката им, а това ги караше по-дълбоко да се вгледат в поведението си. В контраст с практиката на командирите, които се ядосват на подчинените си и говорят така, като че те самите са безгрешни...

А бай Илия... не беше безгрешен. Имаше си своите увлечения и слабости. Но те бяха в рамките на добрия тон и се възприемаха не като недостатъци, а като особености. Нека да разкажа за тях, за да стане ясно.

Преди всичко си спомням за неговото увлечение към волейбола. Току-що беше издадена министерска заповед за засилване на физическата подготовка и на офицерите се нареждаше да участват лично в такива занятия. В редица други подразделения това беше възприето като досадно губене на време и не се провеждаше под различни предлози. Но в нашия дивизион се провеждаше почти без пропускане и се играеше една и съща игра – волейбол. Бай Илия обичаше тази игра и особено забиването от първа линия. Високият му ръст го правеше сравнително добър играч, а недостигът на технически умения се компенсираше от енергия и увлечение, които се предаваха и на останалите офицери по игрището. Нивото на играта беше сравнително ниско, но настроението беше винаги високо. Е, случваше се да нарушим правилника и да оставим бай Илия цял гейм на първа линия, ако имаше основателен повод (например недостиг на един играч!). Случвало се е и да удължим планираното време с няколко минути, ако играта ставаше добра, а резултатът беше равен.

Друга любима игра за него беше бриджът. Тя се възприемаше като по-сложна и дори интелектуална в сравнение с популярния белот. Бях получил първите си умения още в Морско училище, така че попаднах в ограничени кръг на играчите от дивизиона. Бай Илия беше дисциплиниран и едва ли е играл някога в работно време, но вечер играеше често и, какъвто му

беше характерът – с увлечение. В играта влагаше толкова страст, че можеше да изненада онези, които познаваха сдържаността му през деня. За познавачите: играехме плафон и следвахме тактиката на Кълбертсон, която регламентираше анонсите според силата и групирането на получените от играча карти. Бай Илия, като истински катерник, търсеше всяка възможност за активна, „нападателна” игра. Не беше лесно да му бъдеш партньор. Ако картите не му вървяха, а след това получеше силни карти, той търсеше максимално висок анонс и дори лека предпазливост от страна на партньора беше повод за гневни реплики. Като загубеха разиграването, не минаваше без обвинения в грешки и неразбиране на смисъла на играта....Трябва да кажа все пак, че към мен и всеки млад офицер беше по-въздържан, но към по-старшите, с които вече беше изял по кило сол, можеше и да премине границата на обноските на английските джентълмени – но дотолкова, че за българските мерки си оставаше джентълмен. Компанията предпочиташе партньор да му бъде авторитетен офицер с твърд характер, който при нужда да влиза достойно в спор и да защитава позицията си с добри аргументи от споменатите правила. Такъв беше миньорът Петър Георгиев... Остана само да подчертая, че компанията се държеше културно и въпреки изпития алкохол (според мен винаги умерено) не се употребяваха обидни думи и не се разваляха, а се градяха приятелства. Може да ви се стори странно, но аз съм убеден, че игрите на волейбол и дори на бридж са спомогнали за по-доброто разбиране на характерите и това улесняваше взаимодействието в бойните действия.

Накрая, бай Илия обичаше да изпие една-две чаши в компания. Обичайна практика беше да ни заведе в казиното вечерта след получаване на заплатите. Така нареченото казино, всъщност много скромен ресторант, при това единствен в града, обикновено беше празно или полупразно, зле осветено и лишено от всякакъв лукс. Спомням си как управителят (също сервитьор и касиер) с горчивина сподели една вечер, че със заповед от вчера заведението е първа категория, но тя се отнася само за цените – дори приборите за хранене са толкова стари, че той се срамува от тях...Все пак, настроението винаги беше добро, а ако Кольо беше взел китарата – даже отлично. На тези вечери говорехме

откровено за службата и живота. Не си спомням някога някой да се е напил, бай Илия дори ни повеждаше към домовете, ако забележеше, че някой вече не се държи на ниво. (След като напуснах Созопол, там беше преведен офицерът Б. като наказание за един пиянски скандал и, естествено, той направи там още няколко такива (но не в компанията на капитан Площак), докато беше уволнен). Тези вечери бяха част от общия ни живот и създаваха чувство за приятелство. Показателно е, че Любчо Манов, абсолютен трезвеник, започна да идва на тези вечери и под влияние на неспирните ни шегички започна да пие по една чаша... с което само смени формата на шегите.

Физически бай Илия имаше едно особено страдание – ако седеше неподвижен, бързо се удряваше и даже заспиваше. Веднаж плаваше на моя катер от Созопол за Варна (имах и друга задача, но графикът беше нагласен така, че да го закарам и вечерта да го върна). В ранното утро ми направи впечатление, че той дъвче нещо. Каза ми откровено, че е тръгнал за занятия с командващия и се притеснява да не заспи, докато се чете встъпителният доклад, затова дъвче кафе. А трябва да знаете, че тези занятия бяха сериозно изпитание и трудните часове в тях бяха, когато командващият изпитва командирите – бай Илия от това не се боеше! Друга тема е, че дори на сбора на командващия нямаше кафе през почивките – икономии или по-скоро бедност...

Така някъде през 64-та година бай Илия тръгна по лекари и изкара едно лечение в Поморие, външният резултат от което беше отслабване с 15 кг. Нашият човек с гордост си облече стария костюм (нещо доскоро невъзможно) и очевидно стана по-подвижен и по-весел. Всичко това може би има нещо общо и с възникналата му връзка с Мария Качикозова, тогава юрисконсулт

на флота,
която доведе
до един
щастлив брак.



Илия Площакков, вероятно 1968

1970 година беше преломна за поделението и вероятно и за неговия командир: катерите проект 123К бяха консервирани и заменени с ракетни катери и торпедни катери, така че вместо малкия дивизион, ВМС получи една бригада леки сили. Бойната мощ на новата бригада многократно надвишаваше тази на стария дивизион. Но имаше и много работа по създаването на бригадата и усвояване на новото оръжие. Капитан Площакков щеше да бъде командир на бригадата, а за началник-щаб беше избран бившият катерник капитан 2-ти ранг Емил Станчев. Венцеслав Велков ставаше командир на дивизион. Последният ми разказа следното:

„Бяха избрани млади офицери, повечето от които преминаха обучение в СССР. В последните дни се съставяха окончателните списъци за назначаване на командния състав на бригадата. И ето, една сутрин бай Илия и капитан Станчев се качиха в ГАЗ-ката да носят списъците на командващия. Аз бях помолил да ме закарат във Варна и седях на задната седалка. Точно когато началниците седнаха в колата (бай Илия отпред), пристигнаха двама от новите лейтенанти.

-Другарю капитан първи ранг, лейтенант Петров явявам се по личен въпрос... Аз и лейтенант Николов сме близки приятели и молим да бъдем назначени в един дивизион.

- Петров, нали знаеш, че в двата дивизиона равнището и заплатите са различни. А вие сте подготвени също различно...

- Молим да ни съберете заедно, нека да е в торпедния дивизион. Аз бях подготвен за ракетник и отстъпвам мястото си.

- Разбирам ви, но е доста късно за промени. Все пак... ще видя дали мога да направя нещо.

- Благодаря, разрешете да напусна.

ГАЗ-ката потегли и вероятно всеки от нас обмисляше тази неочаквана молба. Капитан Станчев каза вежливо, но настоятелно:

- Другарю капитан първи ранг, поехте много тежко задължение. Командващият няма да хареса да драскаме документа в последния момент.

- Прав си, и аз си мисля как да постъпя.

- А, вече няма връщане назад. Когато командирът на бригадата каже, че ще опита нещо, то трябва да стане.

Бях силно впечатлен. Новият начални-щаб даде урок на своя командир. А капитан Площакوف със сигурност е поел неприятностите в името на дружбата на младоците“.



Венцислав Велков

Моля ви да четете внимателно и да не виждате упрек към никого. Капитан Площакوف се изкачваше на ново стъпало и естествено е трябвало да усвоява съответния стил. Развитието на бригадата под неговото командване показва, че той е бил на висота и едновременно е запазил ценностите на характера си. А капитан Станчев по-късно го замести и бригадата продължи своя възход. Аз, като скромен автор на спомени, не представям най-значителните дела, а само онези събития, които са ме докоснали.

За съжаление, не познавам добре останалата част от живота на капитан Площак, защото напуснах Созопол. Чувах за основните събития само от разказите на колегите. Известно ми е, че е пенсиониран малко по-рано, отколкото се очакваше при неговите способности (1972). Видях официалния документ и в него се твърдеше, че той е помолил да бъде освободен. Не мога да бъда сигурен какво точно го е накарало да постъпи така – здравословни проблеми, неразбирателство с по-горните началници, или нещо друго. Ако е вярно, че сам е пожелал уволнението, това е било тежко решение за него. Той нямаше друга идея за живота, освен морската военна служба... Висшето командване вероятно не е разбирало истинската му цена и не е потърсило възможност да го използва, макар и на друга длъжност.



Празник в поделението

КРАЯТ НА СЛАВНИЯ ДИВИЗИОН

Нищо на този свят не е вечно, нали?

За корабите най-често се смята, че животът им е ограничен от остаряването на корпуса. Алуминиевите детайли корозират в морската вода и това намалява здравината им. За този проблем се говореше малко, но грамотно. Първите поражения са били забелязани именно на първия ми катер 06 и след консултации със

специалисти било решено подводната му част да не се боядисва с алкидна лакова боя, а с кузбас-лак. Това е черна лакова боя, която се получава от естествени смоли.

Потърсено беше и по-радикално съвременно решение. Разработена беше българска система за електрохимична защита, която се състои от магнезиеви протектори и проста електрическа схема. Косвено се оценяваше, че системата работи добре, което личеше от постепенното разрушаване на протекторите.

Провеждаше се периодично обследване на състоянието на корпусите. През 1965 г. в Созопол пристигна специална комисия от Техническият отдел на флота. В нея бяха двама от най-опитните механици на ВМС (ако не греша, председател беше капитан 1 ранг Йосиф Мартинов, бивш катерник). Предоставен им беше моят катер, който беше в ремонт и вдигнат на суша. Провериха обшивката отвън и отвътре. Проверката се състоеше в остъргване на боята и определяне на площта и дълбочината на повредените участъци. Капитан Мартинов огледа внимателно едно петно, което беше по-бяло от околната повърхност. После извади отвертката и го остърга с върха ѝ. Видя се, че това е язва от корозията, материалът се ронеше на прах. Получи се кратер с размерът на половин грахово зърно.

- Повече ме е страх да ровя! – загрижено промърмори той.

Последва заповед на Командващия ВМС, с която се ограничаваше използването на катерите. Те следваше да плават само при вълнение до 2 бала и да бъдат поне два с цел взаимопомощ. Заповедта се спазваше цели 3 месеца... докато в един прекрасен ден трябваше да участваме в поредното съвместно учение на флота, а времето се влоши. Капитан Площакков запита изрично дали да проведе плаването и получи категоричното:

- Изпълнявайте!

При това, нямаше сериозни причини за поемане на рискове – провеждаше се рутинно учение и при добра организация загубеното лесно щеше да се навакса.

*

Като последствие от остаряването на катерите през 1963 год. дивизионът беше прехвърлен в Гранични войски. В избрания ден

в 8 часа командирите на катери лично смениха флагите от военноморски на граничен, но на първо време не настъпиха други промени. Дивизионът се обслужваше от ВМС и оставаше на разположение на флота в редица направления.



Церемонията по смяната на флага. Отзад – Владимир Христатиев, отпред Мичо Георгиев.

Граничарите напомниха за себе си, като ни организираха годишна проверка. Като всяка проверка и тази съдържаше играта на котка и мишка, естествено ние бяхме в ролята на мишката. Граничарите смятаха огневата подготовка за най-важна и беха взели мерки за да предотвратят опитите ни за фалшифициране на попаденията в мишените. Как стана така, че се получиха добри резултати, и ние не знаем – имали сме добри стрелци и сред матросите, без да знаем колко и доколко!

Аз бях дежурен по дивизион, а моят катер беше в дежурство, затова не участвах в стрелбата. Но се появи един майор и ни направи изпит по физическа подготовка. По едно време дойде при мен и ми каза ехидно, че ще постави двойка на катера, защото се допускало само един от 10 военнослужащи да

не умее да плува, а на нашия катер били двама. Кои двама, запитях аз изумен. Отговорът беше: вие и другият офицер! Другият офицер беше механикът Христов, който се опитал да обясни, че страда от болест, поради която не му разрешават да плува. Майорът не повярвал, а пък аз чух от неговата уста за такъв проблем. Започнахме малък спор и накрая майорът пое отговорността за снемането ми от дежурство, аз си свалих лентата и пистолета и след няколко секунди заплувах. Спасихме двойката, а Христов после смутено ми разказваше, че страда от този проблем с години. (Предишният случай с неговото плуване описах по-горе)...Тук се случи и историята с боцмана, също вече описана.

Като последица от много случайности, получихме добра оценка, а проверяващите ни направиха комплимент, че в стрелбата сме били по-добри от някои гранични застави.

Предполагам, че по време на тази проверка е взето решение дивизионът да започне редовни плавания за охрана на границата, които след това станаха обичайни.

*

Едно от най-тежките плавания беше преследването на уж забелязаната лодка с важни държавни престъпници. Бях командир на дежурното звено, когато в неделя получих заповед от оперативния дежурен на флота да излезем на море и да открием лодката, която била забелязана от поста на Маслен нос да се движи на юг. В тези дни се разиграваше финалът на малкия бунт в управлението на държавата и групата на генерал Анев беше се укрила. Оперативният дежурен на флота е бил длъжен да провери дали заговорниците не са побягнали с тази лодка към Турция. И ето, че получихме заповед да открием и проверим лодката, макар че вълнението официално беше 4 бала. Излязохме с двата катера и се насочихме на юг. Вълнението се оказа много силно и се налагаше с избиране на скоростта и управление според вълната да избегнем най-лошото. Вторият катер получи повреда (понякога си мисля, че е получил уплаха – но по-скоро неговата преценка е била правилна, отколкото моето решение да продължа на всяка цена) и продължих самостоятелно, а на него разреших да се прибере в базата. Едва на самата граница открих нещо, носено

от вълните и течението – оказа се голяма „бочка”, вероятно изтръгната от котвата си поради силната буря. За мен това беше голямо облекчение, защото в последните минути се чудех как да действам, ако намеря лодката и в нея – преследваните довчерашни наши другари и началници...(Генералът е онзи от анекдота с военните униформи...) Макар и да не бяхме във възторг от участието си в тази полицейско-политическа акция, все пак признавахме че ситуацията може да се смята за изключителна и това да оправдава риска да излезем на море. Не мога и да не се възхитя от смелостта на екипажа си; може би са ми имали доверие, че зная какво и как да направя. А за мен беше подкрепа старши лейтенант Евгени Илиев – първокласен моряк и храбрец, който временно беше механик при мен. Но за изпращането на катерите в такова бурно море си мисля, че командването на флота се боеше повече от гнева на началството, отколкото да застраши живота на няколко моряци.

*

Общият срок на службата на катерите 123К вече ставаше над 20 години. Не само износването на алуминиевия корпус ги правеше непригодни, много съществено беше и обезценяването на техните оръжия и средства за наблюдение. Доста години си говорехме, че за съвременните условия трябва да бъдат заменени от големи торпедни катери и ракетни катери. Сега вече като добра перспектива останаха само ракетните катери...

Този процес започна през седемдесетте години. Малките катери 123К бяха изведени в резерв и останаха няколко години в това положение. Постоянното им място стана хангарът в Созопол. Предполагаше се, че при евентуална война могат да бъдат използвани в помощ на по-съвременните ракетни катери. Веднаж в годината се провеждаше учение с тях, организирано като сбор на запасните военнослужещи. Командир на запасния дивизион беше (вече капитан 2 ранг) Петър Георгиев. Любопитно беше назначаването на запасния офицер Тодор Тодоров, преподавател от катедра Корабоводене в морско училище, за щурман на дивизиона. Тодоров беше търговски моряк и нямаше нито ден опит във ВМС, но се справи отлично. По едно съвпадение, бях причастен към неговото включване в

преподавателското тяло и днес се замислям, дали моите одобрителни отзиви не са способствали да бъде избран (макар че официално не са ме питали).

Накрая дойде и заповедта за окончателното бракуване на катерите. Един от тях беше поставен на постамент в Тутракан по искане на местните жители, а друг – пред Военноморския музей във Варна. Посещаваме го редовно. Той преживя и един период на окаяно състояние, корозията беше неимоверна, както виждате на снимката на винторулевата група.



Критичен момент за музейния катер

*

В този минорен ред сякаш следва да разкажа, как напуснах дивизиона. Петър Методиев ми писа, че ще се проведе конкурс за преподавател в Морско училище, вкл. по дисциплината Технически средства за корабоводене (тогава името беше малко по-друго). Тази дисциплина съчетаваше моите навигационни интереси и техническата ми подготовка от техникум. Подадох молба и се явих при командира на дивизиона. Разбира се, той разреши, но добави:

-Виж какво се получава... А аз смятах да те правя дивизионен специалист...

Тези думи ме изненадаха. В скромността си съм смятал, че има още доста да въртя баранката. И за пореден път бях трогнат от доброто отношение на капитан Площакков, който ценеше всеки подчинен и съжаляваше при раздяла.

Нищо не можах да кажа, несъмнено той е видял в очите ми, че изпитвам и тъга при раздялата с колегите и с катерите. Но неизбежното се случва, животът винаги ни примамва с нови хоризонти. А и съпругата ми вероятно имаше право да пожелава да се върне в родната Варна.

Едновременно по същия начин напуснаха Петър Георгиев и Петър Златев.

Добавка. Явихме се на конкурсен изпит. Пишихме в лекционната зала и през три стола вляво видях капитан 1 ранг Мазнев, който кандидатстваше за преподавател по Управление на кораба. Непрекъснато се потеше и триеше с кърпа, явно изпитът беше трудно изпитание за него. Спомних си как ме изпитваше на палубата на плавбазата. Ха сега да те видим, другарю капитан 1 ранг, къде ти е шпаргалката?

И четиримата спечелихме конкурса (имаше и конкуренти) и заживяхме в нови условия. Само квартирният ни въпрос стана квартирен проблем, но това е друга история.

С тази добавка само ви подсказвам, че службата ми в дивизиона не можеше да бъде забравена и често изскачаше като лайтмотив в работата и преживяванията ми. А като източник на опит се оказва наистина безценна.

ЕПИЛОГ

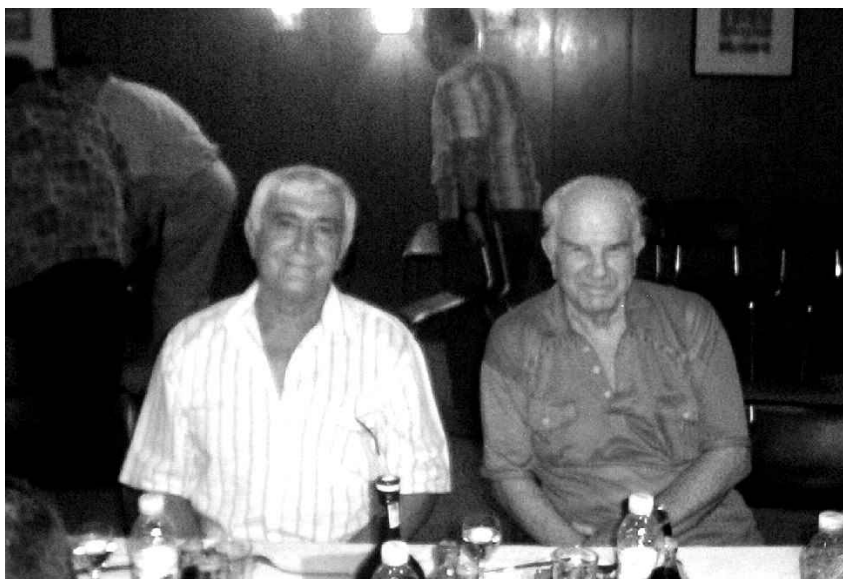
Давам си сметка за трудностите при оценяването на службата и живота в катерния дивизион. Не претендирам, че представям изчерпателна картина, нито че всичките ми твърдения са достатъчно обосновани и убедителни. В тези страници са събрани само моите лични и неизбежно субективни спомени.

Въпреки това съм убеден, че в това поделение имаше нещо забележително, което си заслужава да бъде казано, проучено и в някаква форма запазено. То се изразява в благоприятния

психологически климат, който доминираше на всички равнища от щаба до матроския кубрик. Благодарение на този климат се поддържаха добри взаимоотношения между всички, службата се приемаше като разумна необходимост и всеки можеше да разчита на нормални обноси и разбиране от страна на околните. Конфликти естествено имаше, но разрешаването им ставаше цивилизовано. В резултат на това общото мнение беше, че в този дивизион се служи в добра среда; след време това мнение се трансформираше в някаква форма на благодарност и обич. Да, ние обичахме своя дивизион – командира, другарите си, катерите и своя боен пост, спомняме си с добро случките от миналото. И сме доволни от своето израстване като специалисти и личности през годините на катерната ни служба.



Пред катера във военно-морския музей



Механиците Методиев и Марков в ресторанта
– срещата през 2007

Дълги години след напускането на дивизиона офицерите се срещат като приятели. Голяма радост е било за мен също да получа признание и благодарност от матросите, които съм командвал.

Сигурно си досещате, че с напредване на възрастта все повече виждам катерните си години като период на младост, оптимизъм и физически сили. Но съм се старал в тези редове да не се поддавам на някакво умиление в ущърб на истината.

С тези думи не искам да поставя нашето поделение в някаква изключителна позиция, а само да представя един положителен пример, който в по-широк план може да даде полезна информация за този кратък епизод от историята на флота. Искрено се надявам нашите наследници във военноморските сили да съумеят да разберат и развият положителните елементи в службата на предшествениците си. Морската служба не започва и не свършва с нас, с никого. Оставяме с гордост спомена за едно успешно и нормално поделение, както остава пенеста следа зад кърмата на бързоходния катер...



*Авторът приема добавки, критики и фотоси.
Специални благодарности на Военноморския музей за
фотографиите.*