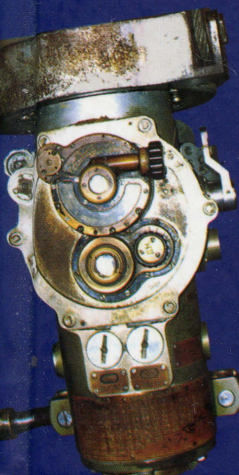




ВОЗМУТИТЕЛИ ГЛУБИН



Николай Черкашин



Николай Черкашин

ВОЗМУТИТЕЛИ ГЛУБИН

**Секретные операции советских подводных лодок
в годы холодной войны**

Москва
«Вече»
2009

УДК 94 (47)
ББК 68.54
Ч48



Черкашин, Н.А.

Ч48 **Возмутители глубин. Секретные операции советских подводных лодок в годы холодной войны / Николай Черкашин. — М. : Вече, 2009. — 304 с. : ил. — (Морская летопись).**

ISBN 978-5-9533-4379-4

Каждый выход советской подводной лодки на боевую службу был секретной операцией. Но случались и такие походы, о цели которых экипажи кораблей узнавали только в море. Автор книги, известный российский писатель-маринист Николай Черкашин, служивший на подводных лодках Северного флота, рассказывает о самых секретных операциях некогда мощнейшего в мире подводного флота СССР. В книгу включены походные дневники подводников, участвовавших в прорыве морской блокады США острова Куба в 1962 году, а также рассказы участников секретных операций — командиров атомных подводных ракетноносцев стратегического назначения, командующих флотилиями и флотами. Книга открывает еще одну страницу летописи «потопленного флота» России, полную драматизма и мужества советских моряков-подводников.

**УДК94(47)
ББК 68.54**

ISBN 978-5-9533-4379-4

© Черкашин Н.А., 2009
© ООО «Издательский дом «Вече», 2009

Всем подводникам, выстоявшим в отсеках
холодной войны

ПРЕДИСЛОВИЕ

О действиях советских подводных лодок в годы холодной войны написаны специальные научные труды. Но они не стали достоянием широких читательских кругов. Впервые за эту непростую работу взялся писатель-моряк, капитан 1-го ранга Николай Черкашин. Надо сказать, что ему удалось раскрыть тему и системно, и живо. Возможно, будущие историки, располагая всей полнотой информации, определят более точно периодизацию холодной войны, ее пики и спады, военно-морские замыслы обеих противостоящих сторон. Но вряд ли кто-нибудь из них сделает то, что удалось автору этой книги — донести до современников живой голос подводников, творивших историю в глубинах Мирового океана, передать атмосферу героизма и самопожертвования во имя высших интересов Родины, в которой проходили труднейшие и опаснейшие походы наших подводных лодок.

Автор проделал огромную работу, чтобы собрать уникальный материал, объездил немало городов, где живут ветераны всех четырех наших флотов, расспросил, записал, обработал, выстроил в книгу. Нельзя допустить, чтобы люди, обладающие уникальным опытом подводных походов, уносили свои познания, свою память в небытие.

Разумеется, далеко не все секретные операции нашего подводного флота освещены в этой книге. Некоторые из них еще не подлежат рассекречиванию. Но для того, чтобы понять стратегическую и военно-дипломатическую роль Военно-морского флота СССР в послевоенные годы, довольно того, что изложено на этих страницах.



Надо заметить, что холодная война, по сути дела, была мировой холодной войной, так, в нее были втянуты флоты всех тех стран, которые принимали участие и во Второй мировой войне, с той лишь разницей, что силы наших бывших союзников объединились с силами бывшей Оси — Западной Германии, Италии, Японии.

Сегодня, когда в информационном пространстве развернулась самая настоящая война за пересмотр итогов глобального противостояния двух систем, важно не сдавать своих позиций, не предавать память тех, кто погиб в океане в ходе якобы бескровной холодной войны. Великий подвиг советских подводников, который они совершали на протяжении многих лет, не должен уйти из памяти народа. Далеко не всем были вручены заслуженные награды. Далеко не всех мы можем назвать сегодня по именам. Но есть надежда, что работа таких подвижников истории флота, как Николай Черкашин, поможет нам восстановить историческую справедливость и историческую память.

*Герой Советского Союза, адмирал флота
Георгий Егоров*

СЛОВО О КОМАНДИРЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

Подводное плавание не регламентируется международным морским правом. Плавание под водой — плавание по законам войны.

(Информация к размышлению)

Флот — гордость страны. Подводники — элита флота. Командиры подводных лодок — соль элиты.

Командир отвечает за все: за корабль и за экипаж, за положение корабля в океане, на глубине, в узкости, в гавани, у причала, в доке, за поведение своих людей на борту, на берегу, в бою и в отпуске, то есть за воинскую дисциплину, за техническую исправность и боевую готовность корабля, за успех атаки и за радиационную безопасность. Одним словом — за все.

Белик груз командирской ответственности. Командир, шутят моряки, это физическое тело, которое мгновенно засыпает от усталости и тут же просыпается от ответственности. Англичане не шутят, когда называют командира первым после Бога. И это так. В руках командира подводного атомного ракетноносца сосредоточена огневая мощь, которая сметет с лица земли любой мегаполис, как испепелил Господень гнев Содом и Гоморру. В отдельном плавании командир корабля наделен правами высшего лица государства, поскольку корабль — суверенная часть территории страны, под флагом которой он находится в океане. В особых случаях ему позволено напрямую выходить на связь с главнокомандующим флотом. Но чаще всего — особенно в подледных походах — командиру подводной лодки приходится принимать решения на свой страх и риск, не испрашивая у вышестоящего начальства «добро».



Командир правомочен скреплять своей подписью свидетельство о браке и свидетельство о смерти. Командир последним покидает отсек затонувшей лодки или борт гибнущего корабля. Рано или поздно командиры кораблей становятся флагами, адмиралами. Но, даже став главкомом, бывший подводник не снимет с тужурки серебряной лодочки командира подводной лодки. Этот знак и в самом деле равноценен ордену. Вглядитесь в лица командиров.

При всей редкости этой профессии командиров подводных лодок много больше, чем космонавтов. Только в годы Великой Отечественной войны обязанности командиров подводных лодок выполняли 358 человек. 99 из них погибли. Высшей награды — Золотых звезд Героев — удостоены 20 командиров подлодок, среди них двое посмертно — Александр Маринеско в 1990 году и Алексей Матиясевич — в 1995-м. День командира подводной лодки отмечается 25 ноября. В послевоенные годы в горниле холодной войны выросло новое поколение командиров подледного плавания. Именно они осваивали пространство под ледяным панцирем планеты, всплывали на Северном полюсе, открывали не известные доселе подводные горы, хребты, каньоны..

Вот он стоит и курит, командир.

Он командир большой подводной лодки.

Он спичку зажигает у груди

И прикрывает свет ее пилоткой.

Немного песен о командирах подводных лодок. Но эта, пожалуй, самая задумчивая. А командиры порой сами пишут песни. Так, командир подводной лодки Б-409, капитан 1-го ранга Евгений Невярович написал свою «Торпедную атаку». Командир подводной лодки С-141 Анатолий Штыров пишет замечательные рассказы из жизни подводников. Командир атомной подводной лодки, ныне контр-адмирал Георгий Костев стал видным историком послевоенного флота. Все, как подмечено поэтом, море поплывет, напишут стихи... Не все же только отчеты строчить. Командир подводной лодки подобен рыцарю со множеством оруженосцев. Именно он ведет бой, он избирает тактику, он осмысливает и утверждает все данные о цели, он стреляет, он отдает команду «пли!» или «пуск!», все остальные ему помогают. Нет еще такой



воинской профессии, которая требовала бы столько разнородных знаний, сосредоточенных в одной голове.

Командир подводной лодки не только боец, воин, но и инженер, мореплаватель, ядерный физик, гидролог, астроном, дипломат, психолог, наконец... Он должен понимать голоса океанских глубин и тайнопись шифротелеграмм, законы движения небесных светил и ледяных полей, природу атомного ядра и душу матроса...

А еще держать в голове сотни директив, приказов, наставлений, правил, инструкций... В нейронах его мозга переплетены параграфы корабельного устава и рекомендаций морских лоций, международные правила по предупреждению столкновения судов и флаги свода сигналов, тактико-технические данные неприятельских кораблей и пункты суточного плана, проза службы и стихи любимых поэтов...

Командиры долго не живут. Довольно одного факта, чтобы представить напряженность службы на той же Четвертой эскадре. Капитан 1-го ранга Игорь Мохов, не вылезавший из «автономок», умер перед строем бригады от разрыва сердца в День Победы. Но даже это весьма символичное и трагичное событие нигде не увековечено — ни в Полярном, где стояла когда-то Четвертая эскадра, ни в Питере, где находится Центральный музей ВМФ.

У всех командиров подводных лодок есть один легендарный прародитель — капитан Немо из жюльверновского романа, который все они читали в детстве и который поманил их в океанские глубины.

Николай Черкашин

Часть первая

КАРИБСКИЙ ФОКСТРОТ

ШТРИХИ К КУБИНСКОМУ РАКЕТНОМУ КРИЗИСУ

Участие четырех советских подводных лодок в прорыве морской блокады США острова Куба можно по праву считать первой послевоенной оперативно-стратегической операцией нашего подводного флота. Секретность подготовки этого похода была такой, что экипажи подводных лодок узнали о том, куда они направляются, только тогда, когда они вышли в море. Все четыре предназначенные для операции, «единички» — Б-36, Б-59, Б-4 и Б-130 — были изолированы от остальных кораблей эскадры и сосредоточены в бухте Оленья. В качестве информационного прикрытия командирам было объявлено, что лодки пойдут в далекую африканскую республику Гана, а штурманы получили комплекты карт на весь Атлантический океан...

ГЕРОИ САРГАССОВА МОРЯ

Самой яростной, самой опасной схваткой советского и американского флотов за все десятилетия холодной войны была та, что разыгралась поздней осенью 1962 года. В ответ на морскую блокаду США Кубы Хрущев приказал бросить в Карибское море подводные лодки. В случае перехвата советских судов они должны были нанести по американским кораблям удар из-под воды. Генсек и министр обороны были уверены, что в зону конфликта ушли подводные



атомные крейсера. Но единственный пока что на флоте ракетносец К-19 находился после тяжелой аварии с реактором в ремонте, а все остальные атомарины только-только вводились в строй. Выбор главкома пал на 4-ю эскадру дизельных подводных лодок в Полярном. А там нашли, что лучше всего к реальным боевым действиям готова 69-я бригада, точнее, ее ядро в составе больших торпедных субмарин Б-4, Б-36, Б-59 и Б-130 — «букашек», как называли их моряки по литере «Буки».

Это была самая настоящая авантюра, вызванная обстоятельствами почти что военного времени: направить подводные лодки, приспособленные к условиям Арктики, в жаркие тропические моря. Все равно что перебросить пингвинов на выживание в Африку. Все равно что соваться в воду, не зная броду. А «брод» в тех неведомых водах не знал никто, даже родимая гидрографическая служба. Еще ни одна советская субмарина не взрезала своими винтами глубины клятого Бермудского треугольника, не бороздила полное мрачных легенд Саргассово море, не форсировала забитых рифами проливов между Багамскими островами. Но самое главное, что и военная наша разведка не знала толком, какие ловушки противолодочной обороны США приутовлены на случай большой войны. Никто не знал, сколько противолодочных авианосцев и других кораблей бросит Пентагон на поиск советских лодок. Шли в неведомое...

Напрягало нервы и то, что впервые подводники брали с собой в дальний поход торпеды с ядерными зарядами — по одной на каждую лодку.

В самый последний момент новоиспеченный контр-адмирал, командир 69-й бригады, слег в госпиталь. Его военный опыт четко просчитывал: шансов на успех нет. И тогда флагманом почти что обреченной четверки назначили капитана 1-го ранга Виталия Агафонова.

— Есть! — ответил Агафонов и командиру эскадры, и командующему Северным флотом на слова о «важном задании партии и правительства». Особо раздумывать было некогда. На сборы в родном Полярном и расчеты с береговой базой начальство отпустило два часа.

Виталий Наумович Агафонов только что отметил свое сорокалетие. Этот спокойный, рассудительный и хваткий мужичок



из вятских крестьян доставил президенту Кеннеди, может быть, самую острую головную боль. Во всяком случае, много дней кряду американский президент сообщал по телевидению своему народу о ходе большой охоты за «Красными Октябрями». Вместо четырех русских лодок Кеннеди и его адмиралы насчитали пять...

Итак, были сборы недолги. И по-особому секретны. Никто, включая и командиров подлодок, не знал конечной точки маршрута. Чтобы сохранить военную тайну похода, штурманам назначенных кораблей выдали комплект карт всего Мирового океана. Поди догадайся, какую из них придется расстлать на прокладочном столе?

Коммунистам приказали сдать партбилеты в политотдел. Лодки вывели из Полярного в глухую Сайду-губу, оцепленную тройной линией охраны.

— Четыре пакета с боевым распоряжением на поход были вложены в общий пакет с грифами «Совершенно секретно» и «Вручить лично командиру 69-й бригады ПЛ», — вспоминает Агафонов. — Вскрывать пакеты мы должны были только с выходом в море, а объявлять экипажам, куда и зачем идем, — уже в океане. В принципе, задача у нас была не самая отчаянная: совершить скрытный переход через Атлантику и обосноваться в кубинском порту Мариель, это чуть западнее Гаваны. Но, как говорится, гладко было на бумаге...

Рассказ бывшего комбрига дополнили записки командира Б-4, капитана 2-го ранга Рюрика Кетова:

«Провожать нас прибыл заместитель главнокомандующего ВМФ адмирал Фокин... Фокин спрашивает:

“Давайте, товарищи, говорите, что вам неясно?”

Все мнутя. Тут начальник штаба Вася Архипов:

“Нам неясно, зачем мы взяли атомное оружие?”

“Установка такая. Вы должны с ним освоиться”, — ответил кто-то из начальства.

“Хорошо. Но когда и как его применять?”

Молчание. Потом Фокин выдал, что не имеет полномочий сообщать об этом. Начальник Главного штаба флота, адмирал Россохо крепко выругался и произнес:

“Так вот, ребята, записывайте в журналы: “Применять спецоружие в следующих случаях. Первое, когда вас будут бомбить и вы получите дырку в прочном корпусе. Второе, когда вы всплывете и



вас обстреляют, и опять же получите дырку. И третье — по приказу из Москвы!"».

Не могу представить, что творилось в те дни на душе Агафонова. Полярнинская эскадра вступила в свою самую черную полосу. Сначала безвестно сгинула в море со всем экипажем подводная лодка С-80. Потом, в январе, рванули торпеды на стоявшей в гавани Б-37. Чудовищный взрыв разворотил не только злополучную субмарину, но и сошвартованную с ней С-350, унеся более ста двадцати моряцких жизней. Летом, в июле, запылал пожар в носовом торпедном отсеке Б-139, обещая подобный же губительный взрыв. Агафонов, оставшись на эскадре за старшего, бросился на мостик горящей лодки и приказал немедленно отходить от причала. Он вывел Б-139 на середину Екатерининской гавани — если грохнут торпеды, то хоть другие корабли не пострадают. О себе не думал. Пожар укротили только к вечеру — через семь часов после возгорания... И вот теперь этот поход — в самую пасть супостата, как называли подводники вероятного противника. В Полярном оставались жена и двое сыновей. Сможет ли Люба вырастить их одна, если и их ждет участь ребят с С-80? Написать завещание? А что завещать-то? Квартира казенная, кортик да два чемодана нажитого.

Что там доктор говорит? Камни в печени? Какая ерунда!..

Любовь Гордеевна Агафонова работала в гидрометеослужбе эскадры. Почти как в песне: «Ты, метеослужба, нам счастье нагадай!».

«Мы думали, в главном штабе засел шпион...»

За островом Кильдин подводные лодки погрузились и двинулись на запад походным строем.

И пошли корабельные лаги отсчитывать мили и моря — Баренцево, Норвежское, Исландское, Северная Атлантика, Саргассово... Их путь к берегам Америки был перекрыт противолодочными рубежами НАТО, приведенными в повышенную активность ввиду обострения отношений между США и СССР. Сначала проскользнули незамеченными через линию корабель-



ных дозоров и воздушных патрулей между самым северным мысом Европы Нордкап и норвежским островом Медвежий. Затем также скрытно форсировали Фареро-Исландский рубеж, контролируемый британским флотом и американскими самолетами, взлетавшими с Исландии. Наконец вышли в просторы Атлантики и взяли курс на Бермудские острова, где их ждал самый главный противолодочный барьер: между Ньюфаундлендом и Азорскими островами...

С первых же походных дней они сразу же угодили в жестокий шторм осеннего океана.

Главный штаб дал явно нереальную скорость для скрытного подводного перехода — 9 узлов. Чтобы выдержать контрольные сроки, приходилось всплывать по ночам и наверстывать упущенное время под дизелями. Всплывать приходилось и для зарядки аккумуляторных батарей. Вот тут-то затяжной шторм уродовал корабли почерному. Волны обрушивались с такой силой, что сдирали стальные листы легкого корпуса. Швыряло так, что в аккумуляторных ямах выплескивался электролит, спящих выбрасывало из коек, ломало ребра вахтенным офицерам о планширь, а сигнальщикам выбивало биноклями зубы, если вовремя не увертывались от водопадного удара. Верхняя вахта стояла в резиновых гидрокombинезонах, приковав себя цепями к перископным тумбам, чтобы не смыло за борт. Но шли, точно минуя в положенные сроки контрольные точки маршрута.

От Азорских островов повернули на Багамы. Резко потеплело. Температура забортной воды поднялась до 27° по Цельсию. Начиналось новое истязание — жарой, духотой, пеклом. У тех, кто еще ныне жив, до сих пор выступает на лбу испарина при слове «Саргассы». Да, это были тропики и жара, несмотря на исход октября, стояла тропическая. Даже глубина не охлаждала перегретых корпусов лодок. Отсеки превратились в автоклавы, в которых плавилась пайковый шоколад и пластилиновые печати. Механизмы исходили маслом, люди — потом, сосновые переборки в жилых отсеках — смолой.

Надвигался самый главный противолодочный рубеж — между островом Ньюфаундлендом и Азорским архипелагом... Когда-то мореплаватели считали Саргассово море непроходимым из-за зарослей гигантских водорослей, цеплявшихся за днища кораблей.



Американцы сделали этот миф явью, только вместо исполинских растений по морскому дну стелились тысячи километров кабелей, связывающих разбросанные по вершинам подводных гор гидрофоны-слухачи в единую оповестительную систему. Система «Цезарь» была приурочена на случай большой войны в океане, и случай этот, посчитали американцы, наступил: систему освещения подводной обстановки ввели в боевой режим. Операторы береговых станций сразу же засекли технические шумы на общем биофоне океана. Откуда Агафонов мог знать, что дальше его «букашки» подстерегает еще более мощная и разветвленная система подводного целеуказания СОСУС? Подводники оказались в положении разведчиков, которые надеялись укрыться в лесу, где под каждым кустом торчал микрофон, а из каждого дупла подглядывала видеокамера. Стоило только на минуту поднять перископ, как радиометрист тут же докладывал о работе американских радаров, обозревавших поверхность океана с противолодочных кораблей и патрульных самолетов. Ныряли, но проходило время и уже гидроакустик тревожным голосом сообщал о шумах винтов приближающихся фрегатов. Лодки уклонялись от них, следуя новейшим тактическим разработкам. Тем не менее при повторных попытках глотнуть воздуха подвсплытие заканчивалось очередным пируэтом над бездной.

— Куда ни уйдешь — всюду тебя поджидают! — рассказывает бывший помощник командира Б-36 Анатолий Андреев. — Мы даже стали думать, что в Главном штабе ВМФ засел шпион, который четко отслеживал все наши маневры.

Однако невидимый и неслышимый подводный соглядатай залег на дне Саргассова моря. Вот на его прозрачной во всех отношениях арене и разыгралась драма северофлотских подводных лодок. Драма, едва не ставшая трагедией...

КАРИБСКАЯ КОРРИДА

Год 1962-й после рождества Христова мог стать последним годом нашей эры... Два человека решали судьбу своих стран, судьбу каждого из нас, а, в общем-то, жизнь каждого сущего на планете:



лидеры ядерных сверхдержав — Джон Кеннеди и Никита Хрущев. Каждый из них мог отдать приказ об атомном ударе. Но был и третий человек, который так же, как и они, решал для себя этот мучительный вопрос. Вопрос по разумению Бога, а не простого смертного. Ему же тогда было столько, сколько и распятому Богу, — тридцать три. О нем не знал ни Кеннеди, ни Хрущев. О нем и сейчас никто ничего толком не знает... Но он был и он жив в отличие от своих высокопоставленных однодумцев, и я еду к нему домой — на северную окраину столицы: в Медведково.

Капитан 1-го ранга в отставке Николай Александрович Шумков.

В той дьявольской корриде американских кораблей и советских подводных лодок он был единственным командиром, который имел опыт стрельбы ядерными торпедами...

Саргассово море. 25 октября 1962 года

Когда командир большой океанской подводной лодки Б-130 капитан 3-го ранга Шумков получил из Москвы распоряжение — «Перейти на непрерывный сеанс связи», — он понял, что до войны с Америкой, до новой мировой — термоядерной — войны остались считанные часы, если не минуты.

Непрерывный сеанс связи — это значит, что вот-вот поступит приказ «применить спецоружие» по кораблям противника. За противником далеко ходить не надо — американские эсминцы и фрегаты галсируют прямо над головой. Главная цель — противолодочный вертолетоносец «Эссекс» — тоже неподалеку, в пределах досягаемости дальнеходной торпеды с ядерным БЗО (боевым зарядовым отделением).

«Непрерывный сеанс» — это значит, что лодка постоянно должна находиться с выставленными над водой антенной и перископом. И это в прозрачайшей воде Саргассова моря, и это в скопище противолодочных кораблей, которые всю ищут шумковскую лодку и уж наверняка не упустят случая «нечаянно» пройти килем по ее рубке, как только заметят белый бурун перископа. Но приказ есть приказ, и Шумков держался на 12-метровой глубине, режа



волну поднятой антенной и обоими перископами — зенитным и командирским.

Нет худа без добра — лодочный «осназовец» (радиоразведчик) подключился к антенне и тщательно прослушивал эфир. Он-то и принес в центральный пост последний радиоперехват:

— Товарищ командир, с авиабазы Рузвельтост вылетел противолодочный самолет «Нептун». Он получил распоряжение иметь бортовое оружие в готовности к применению.

Час от часу не легче... Слово, которое второй месяц ныло в мозгу, как больная жилка, становилось реальностью: ВОЙНА! Два носовых аппарата были заряжены атомными торпедами. Как они взрываются, Шумков знал лучше, чем кто-либо. Год назад он стрелял ими в бухте Черной на Новой Земле.

Новая Земля. Октябрь 1961 года

Сначала был залп для надводного взрыва атомного БЗО. Шумков наблюдал за ним в перископ, надев густо затемненные очки. Но и сквозь них пронзительная вспышка света больно резанула по глазам. А дальше, как на учебном плакате — над Черной бухтой встал дымный грибовидный смерч...

Вторую атомную торпеду он выпустил три дня спустя. Она вышла с заглублением в 30 метров, и, пока неслась в назначенный квадрат, Шумков успел увести свою Б-130 за скалу. Но и там он ощутил, как вздрогнул океан, словно раненый кит... Огромный водяной горб вспучился посреди бухты. Гидродинамический удар встряхнул подводный корабль. Хорошо, что успели выключить гидроакустическую аппаратуру...

За те испытательные взрывы китель молодого офицера украсил орден Ленина. Именно поэтому Шумкова, как единственного командира, имевшего реальный опыт стрельбы атомными торпедами, и направили к берегам Кубы — под Америку. Да и экипаж Б-130 был под стать командиру — сплаванный, сбитый, обученный, матросы по четвертому году служили, с такими хоть к черту на рога, хоть на прорыв американской блокады...



Итак, в ответ на морскую блокаду США Кубы Хрущев приказал бросить в Карибское море подводные лодки. В случае перехвата советских судов, они должны были нанести по американским кораблям удар из-под воды...

Саргассово море. Октябрь 1962 года

Мир качался на грани бездны. Это чувствовали все — от русского командира до американского президента. Джон Кеннеди на встрече с журналистами вдруг стал читать наизусть стихи:

Бой быков. Горлопаны толпою
Собрались на огромной арене,
Но один лишь из них все знает,
Он один лишь с быком сразится...

Тем временем коррида в Саргассовом море становилась все ожесточеннее.

...Шумков не стал ждать, когда прилетит противолодочный самолет, имевший приказ о применении бортового оружия, и велел погружаться. Однако американцы уже засекли подвсплывшую на сеанс связи субмарину.

Корабли неслись на всех парах с явным намерением таранить русскую лодку. От удара по корпусу спасли сорок секунд запоздания ближайшего эсминца и двадцать метров уже набранной глубины. Вой рубящих воду винтов пронесся над головами подводников... А если б меч форштевня все же врезал по рубке субмарины? Пятикилометровая глубина надежно бы скрыла братскую могилу семидесяти восьми моряков. И никаких проблем с международной ответственностью. Сгинула лодка в Бермудском треугольнике так же неизвестно, как пропала С-80 в Баренцевом море или дизельный ракетоносец К-129 в районе Гавайских островов — никаких нот и никаких протестов. Кому, за что? Кто видел? Кто докажет? Воистину — концы в воду...

Что толку переживать о собственной участи, когда на кону стояла судьба планеты — быть или не быть? Больше всего его сейчас



тревожило одно: успеет ли он с ответным ударом или его отправят в пучину не за понюшку табака.

А за бортом уже рвались глубинные бомбы: громыхнуло слева... Громыхнуло справа...

Шумков хорошо помнил последнее напутствие начальника штаба Северного флота, адмирала Рассохо: «Оружие применять только по приказу из Москвы. Но если ударят по правой щеке — левую не подставлять!»

Рвануло так, что погасли плафоны.

— Центральный! Взрыв на носовой надстройке! — прокричал динамик голосом командира первого отсека.

— Осмотреться в отсеках! — Это было все, что мог ответить первому Шумков.

— Нас бомбят! — мрачно уточнил кто-то ситуацию. Врубили аварийное освещение, и Шумков сразу же ощутил на себе с полдюжины взыскующих взглядов. Они мешали сосредоточиться и понять: «Это что, тебя уже ударили по правой щеке? Надо отвечать?»

И тут его осенило (а если б не осенило?!): это не бомбежка. Это американцы швыряют в воду сигнальные гранаты — три взрыва по международному коду приказ немедленно всплыть. Но Б-130 стремительно погружалась. Третья граната упала прямо на корпус, и ее взрыв заклинил носовые рули глубины.

Глубиномер показывал 160 метров. Это до поверхности моря. До предельной глубины погружения еще меньше. А до грунта — аж пять с половиной километров. Эх, недаром древние пили за живых, за мертвых и за тех, кто в море. Помяните и нас там, в Полярном! «Не думали, братцы, мы с вами вчера, что нынче умрем под волнами...» Похоже, амба!

— Центральный! Шестой топит!!... — вскрикнул динамик межотсечной связи и нехорошо замолчал. В шестом — гудят гребные электромоторы, там ходовые станции под напряжением... Туда соленой воды плеснуть — все равно, что бензином тлеющие угли окатить. Вот только пожара до полной беды не хватало! «Господи, спаси и сохрани!» — сама собой припомнилась молитва бабушки, сибирской казачки...

— Центральный! Течь ликвидирована! Шестой...

— Есть, шестой!



Ладонь Шумкова стерла со лба холодную испарину. Холодную! Это в сорокаградусном-то пекле.

А корпус лодки звенел, будто по нему хлестали бичами. Хлестали, только не бичами, а импульсами гидролокаторов. Эсминцы, нащупав ультразвуковыми лучами стальную акулу, взяли ее в плотную «коробочку». Шумков попытался вырваться из нее на жалких остатках энергозапаса. Дергался вправо, влево, менял глубины — куда там. Что-что, а электроника у американцев классная. Сталь стонала под ударами посылок. Виски от них ныли...

А тут еще в центральном посту возникла фигура мичмана-радиоразведчика.

— Товарищ командир, прошу прощения — ошибочка вышла. В радиограмме было не «оружие приготовить», а поисковую аппаратуру.

У Шумкова уже не было сил послать его подальше...

Чтобы хватило электричества на рывок, командир приказал выключить электроплиты камбуза и сократить освещение в отсеках до предела. В душной жаркой полутьме застыли у приборов и экранов тени растелешенных до трусов людей с полотенцами на шее. Больше всего берегли акустиков — «глаза» подводной лодки.

«Чтобы у нас не было теплового удара, — вспоминает флагманский специалист бригады, ныне контр-адмирал в отставке В. Сенин, — нам на получасовую вахту выдавали пол-литра воды, по температуре и вкусу похожую на мочу. Несмотря на это, гидроакустическая вахта неслась непрерывно, положение преследовавших нас эсминцев постоянно фиксировалось в вахтенном аппаратном журнале, хотя он и был обильно залит нашим потом».

Шумков:

— Удивить — победить! Удивить американцев мы могли только одним: развернуться на циркуляции и рвануть в сторону Америки. Что мы и сделали...

Эсминцы-охотники и в самом деле этого не ожидали. Полуживая рыбина вырвалась из сети гидролокаторных лучей и на пределе сил вышла из зоны слежения. Б-130 уходила от преследователей со скоростью... пешехода. Старая и порядком истощенная



батарея, которую не успели сменить перед походом, выжимала из своих пластин последние ампер-часы. Забресжившая было надежда на успешный исход поединка снова стала меркнуть, едва акустик бросил в микрофон упавшим голосом:

— По пеленгу... слышу работу гидролокатора.

Шумков сник — сейчас снова накроют. Знать бы ему тогда, какой переполох вызвал его четырехчасовой отрыв на противолодочном авианосце «Эссекс», в группировку которого входили незадачливые эсминцы. В воздух были подняты все палубные самолеты и вертолеты. Эсминцы строем фронта бороздили квадрат за квадратом. Искали всей мощью поисковой радиоэлектроники — под водой и над водой.

А скорость Б-130 упала до полутора узлов. Дряхлый старец тащится быстрее. Батарея разрядилась, как доложил механик, почти «до воды». Если замрет самый слабосильный мотор экономхода, то лодку просто не удержать на глубине — начнет тонуть. Всплывать?

Шумков оглядел мокрые, изможденные лица своих людей, заросшие черной щетиной. Четвертые сутки они дышали не воздухом даже — чудовищным аэрозолем из паров соляра, гидравлики, серной кислоты, сурьмянистого водорода и прочих аккумуляторных газов. Эта адская взвесь разъедала не то что легкие — поролоновые обрезки, которыми были набиты подушки. Шумков не сомневался, что его экипаж дышал бы этим ядом и пятые, и шестые, и седьмые сутки, если бы позволял запас энергии для подводного хода. Но он иссяк раньше, чем человеческие силы.

— По местам стоять! К всплытию!

Американские вертолетчики, зависнув над морем, с замедлением сердца следили, как в прозрачной синеве водной толщи смутно забрезжило длинное тело черного чудища. Первыми вынырнули змееголовый нос и фас узколобой глазастой рубки. Б-130 — по американской классификации лодка типа «фокстрот» — всплыла в позиционное положение. Без дизелей подводники не могли даже продуть остаток балласта.

Эсминцы немедленно взяли лодку в тесное кольцо. Так конвоиры держат пойманного беглеца.



Сгрудившись у лееров, американские моряки в белых тропических шортах и панамках побрасывали в рот поп-корн и с интересом разглядывали полуголых, в синих разводах людей, которые жадно хватали ртами свежий воздух. Откуда им было знать после своих настуженных кондиционерами кают и кубриков, из какого пекла вырвались эти доходяги? И уж вовсе не могли догадаться о том, что синий цвет их телам придавали линючие синие трусы и майки фасона «Родина дала, Родина и смеется».

В Москву полетела неслыханная, немыслимая, убийственная шифрограмма: «Вынужден всплыть. Широта... Долгота... Окружен четырьмя эсминцами США. Имею неисправные дизели и полностью разряженную батарею. Пытаюсь отремонтировать один из дизелей. Жду указаний. Командир ПЛ Б-130».

Этот текст радиотелеграфисты выбрасывали в эфир 17 раз. Американцы забивали канал связи помехами. Понадобилось шесть часов, чтобы Москва узнала о беде «сто тридцатки»...

— Все инструкции предписывали всплывать только в темное время суток, — вспоминает ныне Шумков, — я же вопреки им тянул со всплытием до рассвета. Почему? Да потому, что в темноте им было бы легче скрыть факт тарана. На свету же увидели бы многие...

Эсминец «Бэрри» (бортовой номер DD 933) ринулся на нас, нацелив форштевень на середину лодки. Мы же лежали в дрейфе — ни отвернуть, ни уклониться. Я стоял на мостике. Метров за тридцать корабль резко отвернул в сторону — нас обдало отбойной волной. Я немедленно передал семафор на флагманский корабль «Блэнди»: «Дайте указание командиру эсминца, бортовой номер DD 933, прекратить хулиганство.»

«Бэрри» застопорил ход. Он покачивался от нас в полста метрах. Я хорошо видел его командира — рыжего, в отглаженной белой рубашке, с трубкой в руке. Он смотрел на меня сверху вниз — мостик эсминца выше лодочной рубки. Поодаль стоял здоровенный матрос-негр, он весьма выразительно показывал нам на носовой бомбомет «Хеджихог» — мол, вот чем мы вас накроем, если попытаетесь нырнуть... Это можно было пережить. Вале Савицкому было еще хуже. Когда подняли его Б-59, американский оркестр сыграл в его честь «Фар де дудль», что-то вроде нашего «Чижика-пыжика».



Среди тех, кто разглядывал с борта «Бэрри» русскую субмарину, был молодой лейтенант Петер Хухтхаузен. Пройдут годы, и он станет военно-морским атташе США в СССР. Я познакомился с ним в Америке — во флотском «академгородке» Аннаполисе. Он хорошо помнил те дни.

— Разумеется, мы смотрели на русские субмарины, как на незваных гостей. Ведь всего каких-то двадцать лет назад в этих же самых водах действовали германские подводные лодки. Однако никакой ненависти к вашим морякам мы не испытывали. Все понимали, что это продолжение большой политики иными средствами. Никто не хотел большой войны, да еще с русскими.

Русские тоже не хотели термоядерного побоища, несмотря на обещания советского лидера «показать Кузькину мать». В самые пиковые дни Карибского кризиса Хрущев направил Кеннеди необычное послание — грампластинку с записью песни «Хотят ли русские войны?». Такая же грампластинка была на лодке и Шумкова. Никто не хотел воевать...

* * *

Если бы офицеры в ту пору были верующими, то любой командир-дизелист ежеутренне и ежевечерне возносил бы Богу одну-единственную молитву: «Господи, не попусти потерять ход в океане! Спаси и сохрани наши дизеля! А о душах мы сами позаботимся...»

На больших океанских подводных лодках 641-го проекта стояли три дизеля, три линии вала, три винта. Один скиснет, есть еще два, на худой конец, и на одном управиться можно. Но на «сто тридцатке» вышли из строя сразу все три, довольно новых форсированных двигателя. Это было много больше, чем пресловутый «закон подлости». Тут пахивало мистикой Бермудского треугольника, на южных границах которого и крейсировала Б-130. А точнее, халтурой рабочих Коломенского завода, по вине которых треснули приводные шестерни. Запасные детали такого рода в бортовой комплект не входили. Их даже не оказалось потом на складах Северного флота. Вышедшие из строя дизели подлежали только заводскому ремон-



ту. Для капитана 2-го ранга Шумкова это был приговор судьбы. Из Москвы пришел приказ — возвращаться домой, идти в точку встречи с буксиром.

...С грехом пополам мотористы Шумкова наладили один дизель и медленно двинулись на нора-ост — на встречу с высланным спасательным судном СС-20. Эсминцы сопровождали коварный «фокстрот» до точки раандеву, пока не убедились, что подводную лодку взяли на буксир и никаких фокусов она больше не выкинет.

Шумков:

— Американцы проводили нас до 60-го меридиана, который Кеннеди определил как «рубеж выдворения» советских подводников. На прощание с «Бэрри» просемафорили почему-то по-украински — «До побачення!» Однако через год я снова туда вернулся — на атомном ракетноносце К-90. А потом еще... Холодная война на морях еще только разворачивалась.

Николай Александрович Шумков, капитан 1-го ранга в отставке, живет в однокомнатной квартире вдвоем с женой. На книжной полке — модель подводной лодки. На настенном ковре — икона Николая Чудотворца, покровителя моряков.

— Наверное, только он и удержал меня от рокового шага... Сегодня, с горы своих лет ясно вижу, по краю какой бездны мы ходили. Конечно, я мог уничтожить своей ядерной торпедой американский авианосец. Но что бы потом стало с Россией? С Америкой? Со всем миром?

* * *

Когда убили Джона Кеннеди, моя бабушка, тверская крестьянка, пережившая две мировые войны, заплакала. Ей было жалко его — такой молодой и красивый.

По Биллу Клинтону она плакать бы не стала. Как, впрочем, не плакала и по Хрущеву.

«Мы зароем вас!» Эта опрометчивая фраза, брошенная американцам Хрущевым сорок лет назад, обошлась заокеанским налогоплательщикам (да и нашим тоже) в миллиарды долларов. Никто не хотел быть зарытым, и потому обе сверхдержавы бешено



вооружались на суше, море, в небе и под водой. Хрущев выкрикнул эти слова, ставшие девизом холодной войны, в эйфории от самого мощного за всю историю цивилизации взрыва, который произвели советские специалисты. Тогда, 30 октября 1961 года над Новой Землей вспыхнуло на полторы минуты Новое Солнце — термоядерное, мощностью в 50 мегатонн тротилового эквивалента.

Мог ли подумать тогда лидер мирового коммунизма, что его сын станет гражданином именно той страны, которую его отец, отчаявшись догнать «по молоку, мясу и маслу», пообещал зарыть с помощью сахаровской супербомбы?

Этот факт можно было бы считать красноречивым итогом холодной войны, если бы в тот год, когда Хрущев-младший давал свою клятву на верность Соединенным Штатам Америки, полторы сотни молодых его бывших соотечественников не отправились в калужские леса на поиски обломков самолета, в котором погиб в войну старший лейтенант Леонид Хрущев — старший брат новоиспеченного американца. Я видел обрывок его шлемофона, который вместе с осколками пилотского фонаря принес в редакцию поисковик Вадим Чернобров. По иронии судьбы, останки Леонида Хрущева опознали именно по шлемофону, сделанному в США из превосходного американского шеврета. «Леонид шика ради носил лендлизровский шлемофон», — сообщили поисковикам его родственники. Когда Вадим приложил к пулевой пробоине в «плексе» правой форточки, продырявленный справа, обрывок шлемофона — оба отверстия фатально совпали.

Братья Хрущевы... Братья Кеннеди... Выпущенные пули. Невыпущенные торпеды. Карибская коррида, в которой, по счастью, не пролилась кровь ни быков, ни матадоров, ни зрителей поневоле.

«Фокстрот» в «акульей клетке»

«Остановить нас могла только гибель!» Не склонный к пафосу и патетике Агафонов вывел эти слова в своих записках о походе «по плану Кама» так же просто и буднично, как замечания о запасах



топлива или температуре забортной воды. Тем убедительнее они звучат...

Через несколько суток участь шумковской лодки разделила и Б-36, которой командовал бывалый подводник, капитан 2-го ранга Алексей Дубивко. Б-36 почти что прорвалась в Карибское море. Она уже вошла в пролив Кайкос — главные ворота в гряде Багамских островов, разделяющих Саргассово и Карибские моря. Однако неожиданное распоряжение Главного штаба заставило ее выйти из пролива и занять позицию поодаль. Этот, до сих пор не понятный Дубивко приказ навлек на «тридцатьшестерку» позор принудительного всплытия. Все было почти что так, как у Шумкова. После двухсуточного поединка с кораблями-охотниками, разрядив батарею «до воды», Б-36 всплыла, на радость супостату.

«Нужна ли помощь?» — запросил по светосемафору флагманский эсминец «Чарльз Сесил», не сводя с лодки наведенных орудий.

— Пожалел волк кобылу! — усмехнулся Дубивко, но на запрос велел передать: «Благодарю. В помощи не нуждаюсь. Прошу не мешать моим действиям».

Но именно для этого и собрались вокруг всплывшего «фокстрота» американские эсминцы. Именно для этого маячил невдалеке железный айсберг авианосца, с которого то и дело взлетали вертолеты, чтобы эскортировать русскую подлодку с воздуха. Причина такой сверхплотной опеки скоро выяснилась — радиоразведчик принес командиру бланк с расшифровкой перехвата. Это было личное распоряжение президента Кеннеди командиру поисковой авианосной группы: «Всплывшую русскую субмарину держать всеми силами и средствами».

Тем временем все три дизеля исправно били зарядку разряженных аккумуляторов. Ненормально высокая температура электролита — 65°! — затягивала эту и без того длительную процедуру. Нет худа без добра: успели зато отремонтировать то, что нельзя было починить под водой, а главное — разработать маневр отрыва. После «совета в Филях», проведенного в офицерской кают-компании, капитан 2-го ранга Дубивко, человек, хитроумный от природы, составил себе окончательный план действий. Главная роль в нем отводилась гидроакустикам. В нужный момент, настроившись



на частоту посылок «Чарльза Сесила», они должны были забить приемный тракт его гидролокатора своими импульсами. А пока, развернув нос лодки в направлении Кубы, Дубивко выжидал. Выжидал очередной смены воздушных конвоиров. Когда дежурная пара «Си Кингов» — «Морских королей» — улетела заправляться на авианосец, а их сменщики еще раскручивали на палубе винты, Дубивко скомандовал «срочное погружение». Никогда еще лодки не погружались столь стремительно. Уйдя за считанные секунды на глубину, Дубивко круто изменил курс и поднырнул под флагманский эсминец. Затем спикировал на двести метров вниз и на полном ходу, описав полукруг, лег на обратный курс — прочь от Кубы. Все это время гидроакустики, включив излучатели на предельную мощность, слепили экраны своих коллег-противников на эсминце. Так и ушли, вырвавшись из «акульей клетки».

— Ну, теперь Кеннеди даст им деру! — радовались в отсеках.

Видимо, и в самом деле дал, потому что американские противолодочники, озверев от выходов русских подводников вовсю отыгрались на третьей «поднятой» субмарине — Б-59 (командир — капитан 2-го ранга Валентин Савицкий). Она всплыла посреди поискового ордера, в миле от авианосца «Рэндолф», стоявшего в охранении дюжины крейсеров, эсминцев и фрегатов. В предрассветной темени на лодку спикировал палубный штурмовик «Треккер». Душераздирающий рев моторов, снопы мощных прожекторов оглушили и ослепили всех, кто стоял на мостике. В следующую секунду из-под крыльев самолета вырвались огненные трассы, которые вспороли море по курсу Б-59. Не успели опасть фонтаны поднятой снарядами воды, как с правого борта пронесся на высоте поднятого перископа второй штурмовик, подкрепив прожекторную атаку пушечной очередью по гребням волн. За ним немедля пролетел третий «Треккер», разрядив свои пушки вдоль борта беспомощной субмарины. Потом — четвертый, пятый... Седьмой... Десятый... Двенадцатый...

Едва закончилась эта воздушно-огненная феерия, как к лодке ринулся эсминец «Бэрри», должно быть, полюбовавшись произведенным впечатлением. С кормы, справа и слева подходили еще три его собрата, нацелив на «Фокстрот» расчехленные орудийные автоматы, торпедные аппараты и бомбометы. Намерения у них были самые серьезные. Вот когда Савицкий искренне пожалел, что



на лодки 641-го проекта перестали ставить пушки. В ружейной пирамиде второго отсека хранились лишь несколько карабинов для верхней вахты да с десятков офицерских пистолетов. Если бы с эсминцев перескочили на корпус абордажные группы, нечем было достойно их встретить.

— Чей корабль? Назовите номер! Застопорьте ход!

Запросы и команды, усиленные электроромегафоном, неслись с «Бэрри» на русском языке. По-русски отвечал и Савицкий, направив в сторону эсминца раструб выдавшего виды «матюгальника»:

— Корабль принадлежит Советскому Союзу! Следую своим курсом. Ваши действия ведут к опасным последствиям!

С антенны Б-59 срывалась одна и та же шифровка, адресованная в Москву: «Вынужден всплыть... Подвергаюсь постоянным провокациям американских кораблей... Прошу дальнейших указаний». В эфире вовсю молотили глушилки. Только с сорок восьмой попытки (!) Москва услышала наконец голос «Буки полста девятой»...

Малым ходом, ведя форсированную зарядку батареи, затравленная субмарина упрямо двигалась на запад. Весь день эсминцы-конвоиры мастерски давили на психику: резали курс под самым форштевнем, заходили на таранный удар и в последние мгновения резко отворачивали, обдавая лодку клубами выхлопных газов и матерной бранью, сбрасывали глубинные бомбы, норовя положить их в такой близости, что от гидравлических ударов в отсеках лопались лампочки и осыпалась пробковая крошка с подволока. При этом они чувствовали себя в полной безопасности, так как находились в «мертвой зоне» для лодочных торпед. Но время работало на подводников, точнее, на их аккумуляторную батарею, чьи элементы с каждым часом зарядки наливались электрической силой.

Б-59 шла в окружении четырех эскадренных миноносцев, которые перекрывали ей маневр по всем румбам. Единственное направление, которое они не могли преградить, это путь вниз —

в глубину. Савицкого подстраховывал на походе начальник штаба бригады, капитан 2-го ранга Василий Архипов. Вдвоем они придумали замечательный фортель...

С мостика «Бэрри» заметили, как два полутолых русских матроса вытащили на кормовую надстройку фанерный ящик, набитый



бумагами. Подводники явно пытались избавиться от каких-то изобличающих их документов. Раскачав увесистый короб, они швырнули его в море. Увы, он не захотел тонуть — груз был слишком легок. Течение быстро отнесло ящик в сторону. И бдительный эсминец двинулся за добычей. Для этого ему пришлось совершить пологую циркуляцию. Когда дистанция между ним и лодкой выросла до пяти кабельтовых (чуть меньше километра), подводная лодка в три мгновения ока исчезла с поверхности моря. Нетрудно представить, что изрек командир «Бэрри», вытаскивая из ящика размокшие газеты «На страже Заполярья», конспекты классиков марксизма-ленинизма и прочие «секретные документы».

Уйдя на глубину в четверть километра, Савицкий выстрелил из кормовых торпедных аппаратов имитаторы шумов гребных винтов. Так ящерицы отбрасывают хвост, отвлекая преследователей. Пока американские акустики гадали, где истинная цель, где ложная, Б-59 еще раз изменила курс и глубину, а потом, дав полный ход, навсегда исчезла для своих недругов.

Неуловимая «четверка»

Только одна лодка из всего отряда — Б-4, — та самая, на которой находился комбриг Агафонов, ни разу не показала свою рубку американцам. Конечно, ей тоже порядком досталось: и ее загоняли под воду на ночных зарядках самолеты, и по ее бортам хлестали взрывы глубинных гранат, и она металась, как зафлаженный волк, между отсекающими барьерами из гидроакустических буев, но военная ли удача, а пуще — опыт двух подводных асов, Виталия Агафопова и командира капитана 2-го ранга Рюрика Кетова, — уберегли ее от всплытия под конвоем.

Несколько слов о Рюрике Кетове. Из «талмудистов», так в шутку называют выпускников ТОВВМУ — Тихоокеанского высшего военно-морского училища. Отец погиб на войне под Старой Руссой.

ТОВВМУ Кетов окончил в 1950 году. Кортик вручал вручал ему министр Военно-морского флота, адмирал флота Советского Союза Николай Герасимович Кузнецов. Трудно придумать лучшее



благословение начинающему службу офицеру. Кетова прочили на кафедру артиллерии, место держали, но он отпросился в подводники. Отправили на Камчатку, но все подводные вакансии были уже заняты. Пришлось согласиться для начала на плавбазу.

Характер более, чем независим. Один из старых подводников вспоминал:

«В Обнинске, в учебном центре атомного флота собрали в октябре 1964 года коммунистов, чтобы те одобрили решение ЦК КПСС о снятии Хрущева. Единственный, кто вступился за генсека, был капитан 2-го ранга Кетов. Он сказал: “А чего это я должен одобрять? Я не знаю, что конкретно Хрущеву ставится в вину. Завтра, быть может, любого из них, — он кивнул на стенд с портретами Политбюро, — могут снять, а я должен одобрять?”

Все зашумели, и начальник политотдела Зеленин поспешил объявить перерыв. Каждого убеждали по одиночке — одобрить решение. Тем не менее Кетов настоял на резолюции — “Принять к сведению”.

Командир Б-4 был быть может единственным коммунистом во всей КПСС, кто вступился за опального генсека».

...Агафонов листал справочник по иностранным флотам. Все американские противолодочные авианосцы были построены в годы прошлой войны для действий против немецких и японских субмарин. Возможно, командиры того же «Эссекса» или «Рэндолфа» воевали в сорок пятом против японцев так же, как и лейтенант Агафонов. Теперь интриги политиканов свели их в Саргассовом море, как ярых врагов...

Близким взрывом глубинной гранаты выбило сальник в боевой рубке. Ударила мощная струя забортной воды. Прочную рубку перекрыли нижним люком и врубили для противодействия сжатый воздух. Заделать отверстие вызвался мичман Костенюк. В рубке стояла такая же отравка, как и во всей лодочной атмосфере. Но токсичность вредных газов под давлением резко возрастает. Мичман Костенюк устранил течь на пределе человеческих сил. Из рубки его извлекли в полуобморочном состоянии. В награду вручили банку консервированного компота. Это единственное, что принимали душа и тело в душном пекле отсеков.



Командир Б-4 Рюрик Кетов: «Мою лодку тоже обнаруживали, преследовали и бомбили. Но отрывался, везло. Как-то действительно чуть не подняли. Кому-то из мудрых штабистов пришла в голову идея назначить собирательный сеанс связи, в ходе которого дублировались все радиogramмы в наш адрес за минувшие сутки на ноль-ноль московского времени. А в Западном полушарии это как раз около четырех часов дня. При тамошней прозрачности воды, при той насыщенности противолодочными средствами, которыми обладали американцы, обнаружить нас было нетрудно. Так вот мне докладывают: “Товарищ командир, прямо по курсу опасный сигнал. Работает гидроакустический буй”. Значит, где-то над нами самолет. Даю команду уйти на глубину. А начальник связи вспоминает, что нужно всплывать для приема “собирающей” радиogramмы...

Когда я слышу песню “Идет охота на волков”, думаю — это про нас...

Идет охота на волков, идет охота!

На серых хищников, матерых и щенков...»

Охота на русских стальных акул продолжалась больше месяца...

Любовь за компот

Самые страшные вахты несли мотористы. В их раскаленных дизельных отсеках температура поднималась выше 60 градусов. От тепловых ударов падали даже крепкие сибирские парни. Один из них, бывший старшина 2-ой статьи Колобов рассказывает:

— Для поддержания сил нам выдавали одну банку компота на четверых. Ничего иного душа не принимала... И ничего вкуснее, чем эти кисловатые вишни в собственном соку, казалось, в мире больше нет. Цедишь из кружки по капельке и думаешь, если вернусь домой живым, куплю ящик таких банок и буду пить каждый день, пока пупок не развяжется. Нет, еще лучше сделаю: приеду на этот самый, — посмотрел на этикетку, — Ейский плодоконсервный комбинат, и женюсь там на самой красивой девушке, и



буду каждый день пить с ней вишневый компот и рассказывать, как умирали мы от жары в этом треклятом Саргассовом море.

После службы уехал в родной Барнаул. Конечно же, забыл о своих компотных грезах. Да только как взглянул кто: не заладилась личная жизнь, и все тут! Невеста не дождалась, с другой подругой тоже ничего не вышло... И тут как-то выпала из военного билета этикетка того самого вишневого компота. На память ее тогда с лодки прихватил...

Эх, была — не была! Нарядился я в свою дембельскую форму, бушлат накинул, чуб из-под бескозырки выпустил и махнул в город Ейск. Прихожу в дирекцию плодоконсервного комбината и говорю, так, мол, и так, прибыл с Северного флота, чтобы поблагодарить от имени героических подводников ваш комбинат за отличную продукцию. Прошу собрать трудовой коллектив. Собрали всех в клубе — одни женщины. Как глаза ни разбегались, а одну симпатичную дивчину высмотрел... Выхожу на трибуну и давай рассказывать страсти-мордасти про тропическую жару и как мы все вишневым компотом спасались. Спасибо, вам, дорогие труженицы! Тут аплодисменты и все такое прочее... А теперь, говорю, я должен сказать главное... Но сначала прошу поднять руки тех, кто не замужем. Лес рук. Смотрю, и моя подняла... И вот тут я признался о своем зароке жениться на самой красивой девушке комбината. Спускаюсь с трибуны в зал, подхожу к своей черноокой красавице и предлагаю ей руку и сердце. В зале буря восторга: «Галья, соглашайся! Выходи за него! Мы вам такую свадьбу сгромаем!»

Девушка, понятное дело, смущается, молчит... Беру я ее за руку, вывожу на сцену и понимаю — моя!

Свадьбу сыграли в столовой комбината на средства профкома. Мне ящик вишневого компота подарили. С тех пор мы с Галиной Степановной вот уже серебряную свадьбу отметили. А мне все компоты дарят. Правду говорят — любовь не картошка!



«Командиров не наказывать», или «Живыми не ждали!»

В Полярный вернулись перед самым Новым годом. Вернулись со щитом. Вернулись все — целые и невредимые. Вернулись без единого трупа на борту, чего не скажешь об иных, куда более мирных «автономках».

Встретили 69-ю бригаду хмуро. Из Москвы уже приехали, как выразился один из командиров, «седые мужчины с мальчишеской искрой в глазах и большими лопатами — дерьмо копать». У комиссии из Главного штаба была одна задача: назначить виновных «за потерю скрытности». Никто из проверяющих не хотел брать в толк ни обстоятельства похода, ни промахи московских штабистов, ни реальное соотношение сил. Лишь профессионалы понимали, какую беспрецедентную задачу выполнили экипажи четырех лодок. «Живыми не ждали!» — честно признавались они. Понимал это и командующий Северным флотом адмирал Владимир Касатонов, который-то и не дал на закляние ушлым москвичам своих подводников. Более того, подписал наградные листы на всех отличившихся. Даром, что в Москве эти представления положили под сукно...

Маршалы из Министерства обороны и партийные бонзы из ЦК КПСС долго не могли уяснить, почему подводникам рано или поздно приходилось всплывать на поверхность. Командиров кораблей вызвали держать ответ в Большой дом на Арбате. Разбор вел первый заместитель министра обороны СССР, маршал Советского Союза Андрей Гречко.

Рассказывает капитан 1-го ранга в отставке Рюрик Кетов: «Вопросы стали задавать один чуднее другого. Коля Шумков, например, докладывает, что вынужден был всплыть для зарядки батарей. А ему:

— Какая такая зарядка? Каких там батарей? На каком расстоянии от вас были американские корабли?

— Метрах в пятидесяти.

— Что?! И вы не забросали их гранатами?!

Дошла очередь до меня.



— Почему по американским кораблям не стрелял? — кипятился Гречко.

— Приказа не было.

— Да вы что, без приказа, сами сообразить не смогли?

Тут один из цеховских дядечек тихонько по стакану постучал. Маршал, как ни кричал, а услышал, сразу притих. Но долго не мог врубиться, почему мы вынуждены были всплывать. Еще раз пояснили, что ходили мы к Кубе на дизельных подводных лодках, а не на атомных. Дошло!

— Как не на атомных?! — заревел маршал.

Сдернул с носа очки и хватать ими по столу. Только стекла мелкими брызгами полетели. Высшее военно-политическое руководство страны полагало, что в Карибское море были направлены атомные лодки. Позже мне стало известно, что одну атомную лодку послали впереди нас, но у нее что-то сломалось и она вынуждена была вернуться в базу.

А лукавые царедворцы не стали передокладывать Хрущеву, какие именно лодки ушли на Кубу.

Слава Богу, что у капитана 1-го ранга Агафонова и его командиров хватило выдержки и государственного ума, чтобы не стрелять по американским кораблям, не ввергнуть мир в ядерный апокалипсис. И главнокомандующий Военно-морским флотом СССР Сергей Горшков, перечеркнув проект разгромного приказа, начертал: «В тех условиях обстановки командирам ПЛ было виднее, как действовать, поэтому командиров не наказывать».

Кто-кто, а уж он-то знал, что и после принудительного всплытия, оторвавшись от конвоя, подводные лодки до последнего дня кризиса продолжали таить угрозу для американского флота.

И все-таки маршал Гречко остался недоволен действиями лярнинских подводников.

— Я бы на их месте, — мрачно заявил он в кругу коллег, — вообще не всплывал.

Все было так, как в дурашливой армейской песенке:

На утро вызывают

В особенный отдел:

«Что же ты, подлюка,

В танке не сгорел?!»



А потом приехал Фидель Кастро. У вождя кубинской революции было другое мнение о роли советских подводников в Карибском кризисе, и он попросил представить ему героев Саргассова моря. Ему и представили... Агафонов до сих пор не может простить той давней обиды.

..В честь прибытия главы кубинского правительства на Северный флот состоялся парад кораблей. В общем строю на североморском рейде стояли и все четыре лодки 69-й бригады. После официальной церемонии Б-36 и еще одну дизельную ракетную подводную лодку, 629-го проекта, не ходившую под Кубу, поставили у причала. Длинный и высокий корпус ракетноносца загораживал щупловатую «букашку». Напрасно капитан 2-го ранга Дубивко, ближе всех проравшийся к Кубе, ждал на мостике высокого гостя. Его отвели на ракетноносец.

— Для меня так и осталось загадкой, — пожимает плечами Агафонов, — почему Фидель не посетил Б-36... Видимо, наше руководство решило, что подводный ракетноносец произведет на него большее впечатление своими размерами, а главное — наличием на борту мощных баллистических ракет.

Скорее всего, так оно и было...

На тридцать три года, как в недоброй сказке, была закодирована слава 69-й бригады дизельных подводных лодок Северного флота. Бесценный боевой опыт засекретили и хранили за семью печатями, доводя его до специалистов лишь «в части касающейся». Низкий поклон контр-адмиралу Георгию Костеву, который первым публично поведал о подвиге своих товарищей по оружию.

Сделал свои беспристрастные выводы и контр-адмирал Владимир Лебедев в своей мемуарной книге:

«Основной причиной неудавшегося прорыва дизель-электрических ПЛ к Кубе явилось отсутствие достаточного опыта у их командиров в уклонении от противолодочных сил противника, а также некоторые пробелы в подводных тактико-технических элементах и тактике. В ходе развертывания подводных лодок им нарезались ограниченные по площади районы маневрирования и ожидания (при отсутствии запасных районов), без широкого фронта прорыва к острову, учета светлого и темного времени суток при выходе на радиосвязь в надводном положении, определении ими своих мест и другие».



Карта на кухне

Большая часть матросов 69-й бригады была рождена в грозном сорок первом году. Тогда, в шестьдесят втором, их бросили под американские авианосцы, как в сорок первом бросали пехоту — их отцов — под немецкие танки. Вдумайтесь в этот расклад: на каждую агафоновскую подводную лодку приходилось по противолодочному авианосцу (40 самолетов и вертолетов) и свыше 50 кораблей, оснащенных изощренной поисковой электроникой. И это, не говоря уже о том, что поле брани освещалось системами СОСУС и «Цезарь». За всю историю мирового подводного флота никому и никогда не приходилось действовать во враждебных водах против такой армады противолодочных сил! Тем не менее «великолепная четверка» бросила вызов большей части американского флота и вела свою безнадежную игру умело и дерзко.

Национальный герой России (даром, что ей неведомый) капитан 1-го ранга в отставке Виталий Наумович Агафонов жил до недавнего времени у черта на куличиках — на дальней окраине Москвы, за Выхино, на улице Старый Гай. Комбрига 69-й и его подводников американские телекомментаторы называли «пиратами Саргассова моря». Соседи Агафопова здорово бы удивились, если бы им сказали, что этот седенький божий одуванчик был когда-то главой «пиратов Саргассова моря»: ни те черного наглазника, ни те попугая на плече.

— Возможно, американцы и считали нас пиратами, — усмехается Агафонов, — но для кубинцев мы были прорывателями блокады, героями Карибского кризиса...

В сороковую годовщину Кубинского ракетного кризиса в зале московского Карнеги-центра собрались ветераны тех давних событий. Приехала и представительная американская делегация во главе с бывшим министром обороны США Макнамарой. После торжественной части я подвел к Макнамаре Агафопова и Шумкова, представил их:

— Господин министр, вот командиры тех подводных лодок, которые вы искали в Саргассовом море.



Макнамара крепко пожал им руки. Дай Бог, чтобы все международные конфликты кончались таким же образом.

А за два года до этой встречи, то есть спустя тридцать восемь лет после «президентской охоты», мы с Виталием Наумовичем Агафоновым, разлили у него в гостиной по маленькой «за тех, кто в отсеках», и он щелкнул ногтем сначала по краю стопки, затем — дважды — по донышку: чтоб на одно погружение приходилось два всплытия.

Работал телевизор. С экрана снова, как и в 1962, веяло войной. Диктор подсчитывал часы до воздушного удара по Сербии.

Вся жизнь Агафопова прошла в ожидании ударов — ракетно-ядерных, воздушных, торпедных... Но самый страшный удар нанесла ему судьба в 1976 году, когда старший сын Сергей, офицер Северного флота, неожиданно скончался от инсульта. Он навсегда остался в Полярном, на кладбище подводников в губе Кислая. Слава Богу, здравствует младший — Алексей, тоже офицер-североморец.

На кухне Агафопова визит школьная карта мира, на которой помечены недалеко от Кубы три подводные лодки — Б-36, Б-59 и Б-130, — в тех точках, как я понимаю, где их подняли американцы. Понимаю я и то, почему эта карта висит в столь непрезентабельном месте. Высокое начальство, ничтоже сумняшеся, назвало поход неудачным, и ответ этой оценки невольно лег на главное дело жизни Агафопова даже в его собственном сознании. Хотя сам-то он по здравому размышлению так не считает. Однако гордость-то придавлена...

Карта обрамлена фотографиями детей и внуков. Это как бы потомству в пример. С надеждой, что потомки во всем разберутся и оценят по достоинству. И я надеюсь, что, когда вникнут и поймут, чего стоил тот давний поход и чем он был, изумленно ахнут: да, полноте, возможно ли такое?!

Только с годами стало ясно — что совершили подводники 69-й бригады, какое величие духа, какую нечеловеческую выдержку, какую морскую выучку и преданность воинскому долгу явили они за тридевять морей от Родины.

Америка, любая морская держава, бесспорно, гордились бы подобными флагманами, как Агафонов. Почему же в России так и е офицеры пребывают в забвении?



Знаю, отставным офицерам очередных званий не присваивают. Но было такое правило в старом русском флоте: заслуженные каперанги увольнялись со службы в контр-адмиральском чине. Прецедентов достаточно. И Виталий Агафонов должен был бы войти в нашу морскую историю с той адмиральской звездой, которую он по праву заслужил в Саргассовом море. Не будем считать, сколько адмиралов получили свои звезды на московском паркете... Теперь ему уже ничего не нужно. Прах его упокоен на Кузминском кладбище, неподалеку от того места, где стоит мемориал в виде подводной лодки морякам с К-19. Не больше седобородого красивого русского капитана Немо, как называли Агафопова в одном американском журнале.

В 2008 году ушел из жизни командир Б-130, капитан 1-го ранга в отставке Николай Шумков. Уже нет в живых многих офицеров и мичманов с подводных лодок Б-36, Б-59, Б-4, Б-130. Вот почему так важно ныне любое письменное свидетельство участников того легендарного и засекреченного похода. По счастью, некоторые из них все же успели оставить свои записи.

ПИСЬМА С ТОГО СВЕТА

...И когда в ярко-синих волнах Саргассова моря всплыла под дулами американских крейсеров черная, в кровавых подтеках сурика рубка подводной лодки, все, кто был наверху увидели без биноклей, как из люка вылез неимоверно худой — в одних трусах, изрезанных на ленты, — человек, бледный, как картофель из погреба, весь в странных зеленых пятнах, шатаясь под ветром, он с трудом поднялся на мостик и, опираясь на древко, развернул бело-синее полотнище Военно-морского флага СССР. Это был помощник командира Б-36, капитан 3-го ранга Анатолий Андреев.

Из походного дневника капитана 3-го ранга Анатолия Андреева:

У этих желтых ломких тетрадных листков вид древнего папируса. Бумага так иссохла в пекле лодочного отсека, что состарилась раньше времени на несколько веков. Я разворачиваю листки с



осторожностью археолога. Передо мной редчайший документ XX века — письмо с того света. Оно бы было таким, если бы кануло в океанскую бездну, но, по великому счастью, этого не произошло и многостраничное послание попало к своему адресату. Помощник командира подводной лодки Б-36, капитан-лейтенант Анатолий Андреев писал его любимой женщине как некий мужской походный дневник без особых надежд, что она его прочтет. Женщину звали Софья. И она была его молодой женой. Опасный поход впервые разлучил их так надолго.

* * *

«Софочка, родная моя!

Пишу тебе это письмо, хотя не представляю, когда и как я тебе его отправлю, но так хочется побыть с тобою вместе, хотя вот так — мысленно... Нелегко сейчас, еще труднее будет потом, но я знаю, что если я все это пройду, я снова буду с тобой...

Тревога! Нас зовет тревога,
И сны срывает с якорей...
...Трап загудел под каблуками.
Люк громыхнул над головой...
А что в пути случится с нами,
Еще не знает шар земной.

Вот уже пятый день, как мы в море. Погода чем дальше, тем хуже. Штормит нещадно. Но очень красиво на ночных всплытиях, когда стоишь на мостике. Сейчас время свечения воды, особенно в Норвежском море, и когда эта вода обрушивается на тебя, она стекает сверкающим каскадом. Зрелище завораживающее! Мне бы так хотелось, чтобы в этот момент под ногами была палуба белого лайнера, а рядом — не рулевой-сигнальщик в резиновом костюме, а стояла бы ты в легком платьице, и слегка бы продрогла, и я бы обнимал тебя, спасая от холода и этого мокрого фейерверка...

У нас выбыл из строя Алик Мухтаров (офицер-минер. — Н.Ч.). Он проворонил большую волну, и его крепко приложило о план-



ширь. Перелом двух ребер. Только не говори его жене. А в остальном жизнь вполне сносная...

Идут десятые сутки, а мы еще не знаем, куда держим путь. Правда, сегодня командир официально сообщил экипажу, что идем к месту нового базирования — на Кубу. Думаю, ты узнала это раньше меня по "сарафанному радио".

Перевели стрелки сразу на четыре часа, и все стало с ног на голову. Теперь завтракаем в полдень, обедаем в ужин...

Ночью было чистое небо и я прежде всего отыскал твои звезды в созвездии Ориона (помнишь эти три звезды?). Ты находи их тоже, и будем передавать через них друг другу приветы. Хорошо?... Вижу тебя во сне постоянно и, просыпаясь, говорю тебе "доброе утро", хотя у вас, в Полярном еще глухая ночь.

В моей каюте разместились сразу три семейства: под настольным стеклом фото жены и дочери флагмеха, на переборке — жена и двое детей Толи Потапова и, конечно же, в рамочке ты с Лялей. Как видишь, на трех квадратных метрах разместились десять человек, и все живут довольно мирно и дружно... Прости, любимая, пора на вахту! Надо еще облачиться в резиновые доспехи, а это довольно хлопотное дело...

Уже полмесяца, как беспрестанно качает. Все впали в некое странное состояние: мы уже не укачиваемся, мы просто устали от качки. Даже ночью как следует не отдохнешь — лежишь и держишься, чтобы не выбросило из койки.

Немного болят глаза — они полны соли, ведь не от каждой волны отвернешься.

Целый час возле лодки шли тунцы. Откуда в них такая сила? Ведь они только на секунду погружаются в воду и мощным толчком выныривают вновь. Залюбуешься...

Моей вахте "везет" на встречи с самолетами и кораблями. Иной раз приходится погружаться два-три раза за вахту. Правда, нынешней ночью испугался, как говорится, собственной тени. Только зашло солнце, и вдруг с востока — быстро движется мигающий в небе огонек. Реактивный самолет?

— Срочное погружение!

Потом всплыли, а сигнальщик снова кричит: "Самолет!"

Я посмотрел повнимательнее и увидел, что он показывает на звезду Сириус.



А мы все идем и идем, давно пересекли меридианы Москвы, Ленинграда, Сталинграда, Крыма. Справа — северная граница США, где-то слева проплывают не видимые нам берега Франции, Испании, Португалии...

Почему люди не умеют ценить счастье близости? Почему это счастье осознается, когда между ними пролегают тысячи миль?

А полумесяц здесь висит здесь, не как у нас, а рогами вверх, дном вниз, как маленький кораблик.

Океан штормит, но он чертовски красив при этом. Весь в крупных барашках, он действительно — седой. Помнишь — "над седой равниной моря"? Все так и есть... Только местами проглядывает голубая-голубая вода, как в озерах по дороге на Рицу. Помнишь? А какие волны! Они не только высоки, но длинные. Так и кажется, что перед тобой встает горный хребет. Наша лодка — как букашка у подножия. Но ночью вся красота исчезает. Остается только мрачная чернота, полная всевозможных каверз...

Ты знаешь, какой запах я теперь ненавижу? Запах резины. Все время наверху в мокром резиновом гидрокостюме. Даже воздуха по-настоящему не чувствуешь...

Мы снова в походе. Мы сбились со счета
Тревог, погружений и вахт ходовых.
Подводная лодка. Мужская работа.

А штурман, в отсеке всхрипнувший уютно,
И двое матросов — ночных рулевых
Опять не увидят, как новое утро
Погасит созвездье огней ходовых.

Океан все же успокоился. Наверху — просто чудо. В лодке — ужас. Волны вокруг ярко-синие, с фиолетовым отливом. Вода теплющая — 27 градусов! То и дело выскакивают летучие рыбы. Они совсем небольшие, темно-зеленые, в крапинку...

В эту ночь мне удалось засечь сразу два искусственных спутника Земли. Один — наш, другой — американский.

А в лодке страшная жара. В самом прохладном — носовом — отсеке 35 градусов. Изнываем... Ты же знаешь, я "люблю" жару так же,



как ты — холод... Сегодня наш милый доктор продемонстрировал свое искусство хирурга. Одного из прикомандированных офицеров прихватил аппендицит. Витя мастерски вырезал воспаленный отросток. Это в таком-то пекле, когда пот льет ручьями.

Завтра тяжелый день — до захода солнца будем идти под водой, в лютый лодочный зной. Но что поделаешь — на то мы и подводники.

Милая моя, иду на вахту. Четыре часа буду крутить перископ. Это единственное, что связывает нас с поверхностью, с тем миром, в котором живете вы с Лялей. Но без меня.

Да, крепко прихватили нас наши “друзья”, американцы: носа не дают высунуть даже ночью. В такой обстановке у командира начинают сдавать нервы. Хожу у него во “врагах народа”. Дело в том, что жара начинает сказывать на работе холодильной установки. Температура в провизионке, где хранится мясо, уже под 8° выше нуля. Мясо портится, и я приказал выдавать его большими порциями, пока все не протухло. Командир решил, что я нарочно порчу продукты. “Слишком часто ходите туда, холод выпускаете!” Приказал закрыть камеру на ключ.

Двое суток никто в камеру не лазил. Потом открыли замок. В нос ударила вонь тухлятины. А ведь могли бы хоть часть мясных запасов спасти...»

И я же еще — «вредитель»!

«От жары, пота, грязи у всех пошли по коже гнойнички. Доктор смазывает их зеленкой. Ходим раскрашенные, как индейцы. Я перешел на “тропический рацион”: в обед — только стакан компота. На ужин какую-нибудь молочную кашу и компот. Вечерний чай — только стакан долгожданной влаги. Никакая еда в рот не лезет.

Вот сейчас подвсплыли под РДП (работа дизеля под водой, через поднятую воздухозаборную трубу. — Н.Ч.). Чуть-чуть повеяло свежим воздухом. Люди хватают его, как рыбы в зимний мор — широко открытыми ртами.

Вижу в перископ американские корабли. Они остановили для досмотра два наших транспорта. Не стесняются. А нас самолеты снова загоняют на глубину.



Мир втиснут в сумрак боевых постов.
Мы тыщу лет на солнце не глядели...
— Центральный! Слева... Справа... шум винтов!
Акустик побледнел, считая цели.
Припали операторы к планшетам.
Меняем скорость, курс и глубину, —
Не может быть, чтоб наша песня спела!
Когда поймем — нет никаких надежд,
И все-таки надежды не утратим —
Прорвем противолодочный рубеж
И будем в срок в назначенном квадрате!

Бедный доктор. Он даже не может измерить температуру больного — в отсеках нет места, где температура была бы ниже +38. У всех термометров глаза лезут из орбит. У нас тоже...

Четвертые сутки нам не дают даже подвсплыть под перископ. От духоты раскалывается голова. Прошел по отсекам — никого, кроме вахтенных. Все в первом, где чуть прохладнее. Там уже надышали так, что углекислоты выше всякой нормы. Но никто не уходит. Лег и я в обнимку с торпедой. Ее железо чуть холодит. А может, просто кажется...

Пошел второй месяц нашего плавания... Сегодня снова упали в обморок от перегрева трое матросов. Трудно писать. На бумагу капает пот, но стирать его со лба, с лица, с груди совершенно нечем. Использованы все рубашки, простыни и даже, пардон, кальсоны... Бриться невозможно — все обросли бородами. Ходим, как дикари. Посмотрела бы ты на нас...

За нами постоянно следят два эсминца. Все наши попытки уйти на большую глубину и оторваться ни к чему не привели. Идем с риском провалиться на шесть тысяч метров. Это столько у нас под килем. Регенерация воздуха работает плохо, содержание углекислоты нарастает, а запасы электроэнергии падают. Свободные от вахт сидят, не шевелясь, уставившись в одну точку. На вахту уже не идут, а ползут. Температура в отсеках — за 50. А в дизельном — 61 градус жары. Но самое скверное — мы не можем дать никакого хода, кроме малого. Электролит разряжен до воды. Ничего не остается, как всплыть. Но дадут ли нам это сделать?



Этот вопрос мы обсуждали особо. Ведь отправить на дно всплывающую лодку легче простого — притопил ее форштевнем, и амба, даже оправдываться не придется.

Мы выждали, когда американцы отойдут подальше для очередного разворота, и стали продвигать цистерны последним воздухом. В центральном посту у люка встал командир. Мне дали в руки Военно-морской флаг. Задача простая — как только всплывем, выскочить на мостик и сразу же водрузить древко с флагом, чтобы из “неизвестной” подводной лодки мы сразу же стали островком территории СССР.

И вот мы на поверхности. Шумы эсминцев стремительно приближаются, а мы никак не можем отдраить верхний рубочный люк. Внутри лодки накопилось большое избыточное давление, его надо сначала стравить. Едва он начал выходить с адским свистом, как центральный пост заволокло туманом. Томительнейшие минуты... Что там наши недруги наверху? Врежут нам в борт или пощадят?

Наконец люк отдраен. Вслед за командиром я выскакиваю наверх — и сразу же на мостик с флагом. Эсминец уже рядом, а над головой со страшным ревом проносится “Нептун”.

Должно быть американцы наблюдают сейчас престранное зрелище: стоит на рубке грязный, заросший, в рваных трусах ребенок с флагом. Вижу — всюду щелкают меня фотокамерами. Ладно, снимайте, когда еще увидите вот так вот русского подводника со своим флагом у берегов США.

Командир скрывается от съемок под козырьком мостика. Ему нельзя светиться... А с кормы налетает на брешущем новый самолет.

Нас усиленно снимают. Думаю, моя чумаза, в зеленых пятнах физиономия наверняка появится на обложках морских американских журналов.

Самолеты обдавали меня выхлопными струями так сильно, что я с трудом удерживался на ногах. Однако закрепил флаг и сам удержался.

Эсминец ведет себя корректно. Он передал по международному своду свои позывные и запросил по-русски: “Нужна ли помощь?” На нем даже не сыграли боевой тревоги. Американские моряки стояли по всему борту, на мостике — офицеры. Одеты в белые рубашки и



легкие синие брюки. Матросы махали нам руками, но мы, памятуя наставления "старших товарищей", от контактов воздерживались. Твердо молчали. Больше всего нас тревожило, как отреагирует на наше всплытие Москва. Вряд ли там будут вникать в наши обстоятельства. Назначат виновного, и делу венец. Ладно, посмотрим...

...Третьи сутки идем под конвоем. По идее, надо бы сделать попытку оторваться, уйти под воду. А если не выйдет? Всплыть еще раз они нам не дадут, это уж как пить дать. Мы перехватили радиogramму, в которой действия эсминцев оценены весьма сдержанно. Видимо, ждали от них более решительных действий.

А Москва молчит...

Милая моя! Опять трое суток не был в своей каюте, хотя дойти до нее самое большее — двадцать шагов... Мы все же рискнули и нырнули!

Сначала был солнечный день. И мы, используя свое "свободное плавание", отремонтировали антенну, надстройку, привели все в полный порядок не хуже, чем в базе. С нетерпением ждем сеанса связи с Москвой, которая упрямо молчит. Вдруг акустик докладывает, что гидролокаторы эсминцев на время прекратили работу. В этот момент наши конвоиры проходят мимо нас так близко, что видно, как их моряки протирают механизмы, два негра в наушниках стоят на сигнальном мостике, лениво посматривает на нас вахтенный офицер... А у нас уже — боевая тревога. Все сжались, как пружина.

Приборных шкал зеленый пересверк.
От напряжения занемели руки.
Надежно перекрыли путь наверх
Задраенные рубочные люки.
Еще один глухой удар волны...
Отсеки ждут сигнала к погружению...
Короткое мгновенье тишины
В смертельно затянувшемся сражении.

На мостике остались только трое: командир, старпом и я. Вот "Генри" немного отошел, и мы за спиной командира незаметно спустились в люк. Перископы у нас были подняты давно, и я припал



к окулярам. Корабли легли на курс поворота. Командир прыгнул вниз.

— Срочное погружение!

Вот уже скрылась рубка... Я видел в перископ, что на "Генри" пока все спокойно. И только когда мы ушли на глубину 25 метров, на эсминце взрвали машины. Мы поднырнули под него и рванули самыми полными ходами. "Генри" метался наверху, словно зверь, упустивший законную добычу.»

«Два часа пролетели в одну минуту. И вот посылки гидролокатора стали слабеть, отдаляться... Но радоваться было рано. На всякий случай мы зарылись поглубже и двинулись на юг, в сторону Америки, искали же нас на северо-востоке. Опять двое суток мы не высывались из-под воды. Опять пекло, невыносимая сауна, но люди подшучивают над нашими конвоирами.

Обстановка все же очень напряженная: нас ищут 6 эсминцев и добрая дюжина патрульных самолетов. Только успевай отворачивать в разные стороны. Время от времени шлем в Москву радиogramмы с разведанными по нашему району. Ведь мы в центре всей заварухи. Но Москва либо молчит, либо задает глупейшие вопросы. Все дико обозлены. Анекдоты рождаются на каждом шагу.

Не понимаю, что происходит. Или нас приносят в жертву ради каких-то высших целей, или... Не хочется думать, что у нашего командования не все в порядке с...

Милая моя, а ты там мерзнешь на Севере диком! Каждую минуту думаю о тебе. Через 10 дней будет "чарка" — 45 суток нашего похода. Узнаем замечательную новость: нам не хватает топлива, чтобы вернуться домой. Возможно, будет дозаправка в океане. Так хочется верить, что Новый год мы будем встречать вместе!

Трое суток уходили от настырных преследователей... Как покрутишь в душной рубке перископ четыре часа — с ног валишься, а в глазах от напряжения чертики прыгают...

Милая, тебе не надоели еще мои жалобы? Сейчас попробую развеселить. Стою на вахте, даю команду "Приготовиться к ужину!". И вдруг выясняется, что ужин еще не готовили: оба кока мертвецки пьяны. Отметили ночью годовщину Великого Октября! Пришлось прибегнуть к коллективному творчеству: пять мотористов и торпе-



дистов сварганили, как могли, какой-то супчик и манную кашу. Суп получился очень даже ничего. А вот манная каша... Н-да.

Натужно вентиляторы ворчат
И крутятся почти что бесполезно,
Мешая дух сопревшего борща
С чуть сладковатым запахом железа.

14 ноября — ура! — приказ на возвращение! Идем домой, в родной Кольский залив. Правда, для нас он находится в другом полушарии планеты. Но курс уже — 40 градусов. Это норд-ост, наш милый северо-восток.

На радостях стали выпекать на завтрак свой хлеб. Замечательно получается.

Море снова заштормило. А это нам невыгодно — увеличился расход топлива, которого и так не хватает 20 тонн. Но ничего, хоть руками догребем до Кольского! Главное — домой! Неужели я смогу увидеть тебя, обнять? Нет, сейчас лучше об этом не думать...

Курильщики маются: папиросы еще есть, а вот спички — наперечет. Каждая на вес золота. Ввели лимит: в сутки одна спичка. Остальные прикуривают. Стали придумывать агрегаты для прикуривания. Но ведь в лодке не прикуришь, а на мостик не выгацишь...

Еще одна проблема: кончилось сливочное масло. Не додали нам его. Кончились консервированный хлеб и печенье. Перешли на сухари, но они не выдержали жары и сырости. Выбрасываем все за борт. Боже, сколько продуктов попорчено! Плохо нас подготовили к таким морям...

Софочка, до нашей встречи осталось чуть больше месяца. Уже прошли ось Нью-Йорк—Баку. Только бы топлива хватило...

У нас полетел один дизель. Плетемся почти пешком — со скоростью 10 километров в час. А впереди еще 8000 километров. Когда же доберемся?!

Там идет день и ночь в эту пору
Тополиный рассыпчатый снег.
Здесь — холодный пенал коридора
Из центрального в первый отсек...



Сегодня достал свою шинель. У нее такой вид, что даже в полярную ночь стыдно надевать. Вся белая от муки, еле отчистил...

Сегодня прошли меридиан Ленинграда!

Как глупо сыграть в пучину, когда дом уже так близок. Да еще из-за упрямства лишь одного человека! Вчера ночью командир упорно шел под перископом, хотя наверху было чернее, чем у... Битый час пришлось ему доказывать, что это опасно, и даже пришлось потребовать, чтобы он записал свое решение в вахтенный журнал, прежде чем он поднялся в рубку и сам не увидел в перископ огни проходящего судна, шума которого акустики почему-то не услышали, а вахтенный офицер не заметил огней. Пришлось срочно погружаться.

Милая моя, через девять дней я смогу увидеть тебя и прижать крепко-крепко!.. Буду сидеть и смотреть на тебя часами, любоваться каждым твоим движением... Прочитал в одной ученой книге, что только морякам, летчикам и шоферам присуще одно психологическое свойство: внимательно следить за обстановкой и при этом все время думать о самом сокровенном. Именно так я отстоял все свои вахты — с мыслями о тебе.

Поют винты. Всплывать еще не скоро.

Но в герметичном чреве корабля

Мы знаем все,

О чем вздыхает море,

И все,

О чем тревожится земля.

А наверху уже потянуло севером. Морозец в воздухе. Всю ночь полыхало полярное сияние. Норвежское море сильно штормит, и нас здорово кладет. Скорость упала. Дожигаем последние тонны соляра. Нам навстречу выслали танкер. Но передача топлива на такой волне невозможна. Механик придумал какую-то адскую смесь из масла и воды. Идем на ней, но все-таки идем...

Сегодня в 11.30 я увидел землю. Это были очертания норвежского берега. Но скоро появятся и наши сопки. Завтра откроются наши маяки, и моя вахта будет входить в Кольский залив...



На “адской смеси” механика протянули недолго — только до входных маяков в Кольский залив. Дальше пошли на электромоторах. Запаса энергии хватило, чтобы только-только дотянуть до причала — с того конца света...

Победный миг! Моторам дан отбой.
И только шпиль еще кряхтит помалу.
Облезлой, обмороженной скулой
Подлодка прижимается к причалу».

* * *

В тот день автору этого письма-дневника, помощнику командира подводной лодки, капитан-лейтенанту Андрееву так и не удалось обнять жену. Он только смог позвонить ей по телефону.

— Софочка, любимая! Так был рад слышать твой родной, милый голос. Как я рад, что все хорошо кончилось, что вы все здоровы!

Как я и предполагал меня сегодня не пустили. Назначили дежурным по кораблю... Приду завтра.

Слава Богу, — сказала, — живой...
Взгляд исполнен и счастья, и муки.
Вот я снова стою пред тобой
После долгой, как вечность, разлуки...

Вместо послесловия

Роман подводника закончился счастливо. Анатолий Петрович Андреев прожил с супругой душа в душу сорок лет, вместе вырастили замечательную дочь Лилию. Все семейство, слава Богу, здравствует ныне в Петербурге.

Письмо из «карибской автономки» хранится дома, как историческая реликвия. Собственно, так оно и есть: время сделало его документом истории, свидетельством большой, настоящей любви.



С разрешения автора я публикую его, слегка сократив и вставив в текст стихи поэта-подводника, капитана 2-го ранга Владимира Тыцких.

А вот капитан 1-го ранга в отставке, командир-подводник Евгений Шеховец, ходивший под Кубу на Б-4 в качестве штурманского офицера, сам писал стихи, и довольно неплохие. Его вдова передала главы из походного дневника своего мужа, тогда еще, в те далекие годы капитан-лейтенанта.

«С заданием пакет лишь в море будет вскрыт»

Из походного дневника командира штурманской боевой части подводной лодки Б-4, капитан-лейтенанта Евгения Шеховца:

«Итак, мы в Полярном. В первые дни наш новый корабль вызывал у подводников огромный интерес. Дизельная торпедная подводная лодка второго послевоенного поколения, проекта 641 была хоть и серийной, но внешне несколько отличалась от своих сестер-предшественниц. Она имела новую гидроакустическую шумопеленгаторную станцию с диаметром базы 2 метра, установленную в носу выше ватерлинии и закрытую обтекателем в виде гондолы из нержавеющей стали. Мы к этой "гуле" привыкли и называли "бульбой". У тех, кто ее видел впервые, она вызывала насмешки. А в Ленинграде, когда мы на День Военно-морского флота стояли на Неве, я, будучи отпущенным на берег, услышал, как "знаток" объяснял, что в нужный момент «бульба» якобы раскрывается и оттуда вылетает ракета.

На первых лодках этой серии спальные места были устроены на две трети экипажа. Предполагалось, что при трехсменной вахте одна смена бдит, две могут отдыхать.

Но каждая последующая единица (есть и такое полусекретное название ПЛ) оснащалась чем-то новым, хоть и отечественным, но традиционно громоздким. Наша лодка была построена в первой десятке и за счет дополнительного радиоэлектронного вооружения лишилась четырех спальных мест. Через два года я участвовал в приемке очередной лодки, которая лишилась уже восьми спаль-



ных мест. Мы получили за эту жертву кондиционеры размером с двухдверный шкаф, заваленный набор. Именно этому 641-му проекту я отдал 24 года и могу говорить о нем бесконечно и даже петь. Ограничусь двумя куплетами под «Елочку» — первым и последним:

Родилась наша лодочка
Немного лет назад,
И колыбелью лодочки
Был город Ленинград.
Родилась наша лодочка
На верфи "Судомех",
И хоть она серийная,
Но все же лучше всех!

...В Полярном мы с ходу включились в отработку курса боевой подготовки дизельных торпедных лодок. В довольно короткий срок сдали их и вышли в первую линию. Стали "первым штыком, в ком уверен главком".

И вот еще в конце 1961 года пошли разговоры о том, что целая бригада подводных лодок перебазировается на Кубу... Слухи в Полярном всегда идут от "Циркульного" — по линии ОБС (одна баба сказала). "Циркулярный" — это первый жилой каменный дом в новом, советском Полярном. Полукруглый, с колоннами, он стоит в центре города, возвышаясь над Екатерининской гаванью, непосредственно перед проходной в подплав. На первом этаже гастроном и промтовары.

Кто принес эту весть? Конечно, помощник командира лодки, капитан-лейтенант Юрий Кокорев. Он уже имел опыт базирования в Албании и к тому же был очень красноречивым: там, где Юрка, там говорил только он, остальные — слушали.

Вновь возобновилась подготовка по теме "Кама". Экипажи всех четырех лодок, назначенных к перебазированию, переселились на плавбазу "Котельников". Туда же перебрался и штаб бригады во главе с контр-адмиралом Евсеевым, ее командиром. Командир лодки военного времени, он был первым комбригом, который получил звание контр-адмирала.



За несколько суток до начала похода контр-адмирал Евсеев, ссылаясь на болезнь, отказался идти в море. Сегодня его заплевали в прессе, затоптали, а тогда перевели на должность капитан-лейтенанта (помощника командира ПЛ). К своему стыду, и я был в числе тех, кто поддерживал официальное мнение, а фронтовику Евсееву оставалось только одно — умереть. Что он через несколько месяцев и сделал.

И вдруг полная неожиданность: не пойдут никуда ни ракетные лодки, ни надводные корабли, пойдём только мы — торпедные подлодки. Пойдём скрытно и без плавбазы. Что тут началось! Надо было загрузить многочисленное имущество, которого обычно лодки в море не берут, так называемый, базовый ЗИП. А это не один грузовик! Даже паровые шланги для отопления ПЛ пришлось брать.

Так как плавбаза с нами не шла, на лодки был распределен и штаб бригады со своим личным и штабным имуществом. Нам достались новый комбриг, капитан 1-го ранга В.Н. Агафонов и около пяти штабистов.

В первые сутки после приема всех штатных запасов на лодке, выходящей в поход на боевую службу, не развернуться, не протолкнуться.

Особенно из-за продуктов, взятых на 90 суток (такова автономность нашего, 641-го проекта). Проектант предусмотрел размещение продуктов из расчета только на сорок пять суток, да и то с натяжкой. Поэтому коробки, ящики, мешки с продуктами были везде, куда только можно было что-нибудь втиснуть.

Начался скрытный этап перехода. Куда идем и надолго ли — о том никому, кроме командира, неизвестно.

Надолго и куда, о том никто не знает.

С заданием пакет лишь в море будет вскрыт.

Родные берега в рассветной дымке тают,

Простор необозримый впереди открыт...



Впрочем, не думаю, что цели и сроки нашего похода не были известны командиру, старпому, заместителю командира по политчасти, капитану 3-го ранга Валентину Васильевичу Важенину, командиру штурманской боевой части, капитан-лейтенанту Николаю Васильевичу Батасову, делавшему предварительную проработку маршрута. Думаю, что знал и механик, инженер-капитан 3-го ранга Николай Андреевич Скрылев. И помощник командира, каплей Юрий Александрович Кокорев должен был знать хотя бы потому, что он всегда все узнавал одним из первых.

Мы же, “группмены” (командиры групп), рулевой — старший лейтенант Петр Сидорович Алексеенко, торпедной — я, моторной — старший инженер-лейтенант Геннадий Дорофеевич Минченко, а также связист, старлей Лимир Павлович Винокуров и доктор, капитан медслужбы Владимир Эмильевич Терек — только гадали: куда же?.. “Деза” была организована блестяще.

Меня же, чьим девизом было “Меньше группы не дадут, дальше ТОФа не пошлют” (Тихоокеанского флота), не страшил командирский диктат. Мой диван был в шумном электромоторном отсеке, и лежал он на высокооборотном агрегате питания гирокомпаса. А прислонялся я во сне к бортовому разъединителю главного тока, напряжением 220 вольт, зато силой тока до десяти тысяч ампер.

Постепенно спальные места были восстановлены, продукты и имущество распаханы и запиханы по многочисленным “шхерам” — закуткам. Установился порядок с приемом пищи в каюткомпании — младшие офицеры питались в третью очередь.

Наладили жесткий режим экономии питьевой воды. Автономность лодки — 90 суток, а запас пресной воды такой, что норма на одного человека в сутки не превышает 5 литров, включая приготовление пищи (причем первое блюдо дважды), чай на завтрак и на вечерний чай (вроде ленча), компот на обед. Овощи, посуда мылись морской водой.

Если оказывалось, что на энные сутки перерасходованы сколько-то литров пресной воды, прекращалось приготовление первого блюда на ужин, а чаепитие ограничивалось одним, и то не полным, стаканом на душу населения.



На санитарно-гигиенические цели пресная вода не предусматривалась. Умывались мы, чистили зубы (брр!), мылись только морской водой. И не такой, как в Черном, Белом и даже Баренцевом морях (о пресной Балтике и говорить нечего!), а крепким рассолом в 32 промилле мирового Океана (промилле: 0,001 целого процента).

Специальное, морское мыло в этой воде не пенится, как сметана, мажется по коже и, не смывая грязи, с трудом смывается с нее. А волосы на голове забиваются этой массой и вовсе не смываются. Освободиться от этой дряни можно было только в сухом виде, энергично ероша волосы или вычесывая ее.

Нам рекомендовали взять с собой стиральный порошок “Новость”. О шампуне тогда еще не было и речи. Мы так и сделали. Мы мыли порошком руки, умывались, мылись. И не прогадали. В походе. А в дальнейшей жизни — сомневаюсь. Я не знаю подводника, у которого не было бы какого-либо, мягко говоря, кожного изъяна — перхоти ли, грибка, псориаза...

На седьмые сутки похода — 7 октября — наша лодка форсирует Исландско-Фарерский противолодочный рубеж...

На оперативный простор Атлантики с востока можно проникнуть только двумя путями — Датским проливом или проходом между Исландией и Фарерами. На случай войны НАТО предусматривает здесь развертывание противолодочного рубежа глубиной миль триста. Это своего рода слоеный пирог из противолодочной авиации, минных заграждений, противолодочных подводных лодок и надводных кораблей, стационарных гидроакустических станций. Но, слава богу, пока еще не военное время, и рубеж обслуживается одним патрульным самолетом «WV-2» который базируется на авиабазу Кефлавик (Исландия). Маршрут самолета — ломаная линия, проходящая через контрольные точки.

Итак, 7 октября. Московское время 1945 (в целях удобства управлением подводными лодками мы не пользовались поясным временем ни тогда, ни позднее). Прозвучала команда: “Боевая готовность № 2 надводная, 3-й смене приготовиться на вахту” Смена собралась в 4-м отсеке на развод. Командир БЧ-5 инструктировал вахтенных отсеков, я напутствовал посты наблюдения и управления



машинными телеграфами и рулями (на лодке, кроме традиционного руля — вертикального — по направлению, есть еще горизонтальные рули — рули глубины, да еще по две пары — носовых и кормовых). Мы с сигнальщиком отличаемся от других тем, что на нас напаяны прорезиненные химкостюмы.

В 19.55 раздалась команда: “Третьей смене заступить!” В свою очередь, я командовал “По местам!”, потом прошел в Центральный пост в 3-м отсеке, зашел в штурманскую рубку. Проверил место ПЛ, ее опережение или отставание от подвижной точки, курс, скорость, а в напутствие спел частушку:

Ты куда меня ведешь,
молоденьку девчоночку?
Я веду тебя в сарай,
не разговаривай, давай.

Поднявшись на мостик, я тут же умылся — волна ударила в лобовую часть ограждения рубки, вода поднялась снизу (лодка зарылась под подошву волны) и рухнула сверху через ограждение рубки. Стало темно. Только голубел подсвеченный снизу, из Центрального поста водоворот в верхнем рубочном люке. Две секунды, и волна схлынула в корму, еще 2—3 секунды, и вода ушла вниз, внутрь лодки и туда, откуда и пришла, — в океан.

“Мостик! — запросили из Центрального. — Как вы там?” — “Нормально!” — отвечает тезка Гагарина, только Александрович, а не Алексеевич, помощник командира лодки, капитан-лейтенант Кокорев, он же вахтенный офицер, командир второй боевой смены. И тут же спустился вниз ко мне, под “козырек” — самое защищенное от стихии место на мостике, с иллюминаторами для обзора носового сектора. Но обзор ограниченный. Поэтому мы правим вахту “на заборе” — на площадке 1,5 м выше, возвышаясь над всей лодкой выше пояса, с секторами обзора горизонта и воздуха 360 градусов.

— Горизонт чист!..

— Горизонт чист, — скороговоркой сдавал вахту Юра, — погода дрянь, ветер 280 градусов, 12 метров в секунду, волна 5—6 метров, облачность 10 баллов, видимость 7 миль. Указания на вахту — новых нет. Остальное ты знаешь.



— Принято, — отвечаю я.

— Давай, докладывайся! — торопил Юра. Он, несмотря на химкомплект, промок насквозь, промерз, и его ждали заслуженный ужин и отдых.

Я взобрался на “забор”. Привязался — влез в петлю из прочного конца и затянул ее на груди (потом для этой цели на лодки стали выдавать монтажные пояса). Проверил, закрепился ли сигнальщик. Одновременно осмотрел горизонт и воздух, не упуская из поля зрения набегавшей волны.

Было еще светло, но плотность облаков такова, что невозможно было определить, где солнце. Серое небо, серое море — не то. И свинцовое — не то. Неприветливое — слабо. Враждебное? Точнее...

Волны высотой 5—6 метров, как оценил их Юрка, мне показались “выше сельсовета”. Высота глаза наблюдателя на ПЛ — 7,5 метра. И когда лодка при длине волны около 100 метров (длина лодки — 91 метр) ритмично через 5—7 секунд то поднимается на гребень, и тогда волна кажется не более пяти метров, но когда опустится в подошву, тогда да — высота волны резко вырастает. Но вот лодка, почему-то задержавшись на гребне, вдруг как рухнет под подошву следующей волны и на нас стремительно набегает шипящая стена воды. Я кричу сигнальщику:

— Берегись!

Мы нагибаемся, поворачиваемся боком, руки в мертвой хватке на конструкциях мостика, дыхание затаено, глаза закрыты — стена бьет тебя всего сразу, крутит, рвет, кромсает и сходит назад. Ты плюешься, кашляешь, харкаешь, естественно, материшься... На запрос снизу: “Как вы там?” — отвечаешь: “Нормально!” Потом приходишь в себя и шарить глазами по горизонту и воздуху...

Никого? Слава богу, никого...

Но такое купание случается не через 5—7 секунд, а пореже — через 5—7 минут. И я, освоившись на мостике, нажимаю тангенту “Нерпы” — внутрикорабельной связи:

— Внизу! Подключить командира! Товарищ командир, старший лейтенант Шеховец вахту принял исправно!

— Меняйтесь!

У командира нет вопросов — он после ужина уже поднимался наверх для перекура.

Кокорев, дождавшись переката девятого вала, чтобы не оказаться в роли поршня под многотонным водяным столбом, исчез в шахте



люка. Погода не располагала к выходу наверх для перекура, и, кроме нас с сигнальщиком, на мостике не было никого. Мы стояли с ним друг против друга, по диагонали, непрерывно осматривая: я — носовую полусферу, он — кормовую. Если полностью нас накрывало сравнительно редко, то ведро-другое холодного крутого рассола мы имели от каждой второй или третьей волны, ударявших в лобовую часть мостика. Но вот повышенный взлет лодки, зависание — и площадка, на которой мы стоим, стремительно и долго уходит из-под ног вниз. “Берегись!” Отплываясь, мы еще перешучиваемся и хохочем. Хотя море требует уважения к себе и в этом походе легкомыслие и неуважение к морю было не раз наказано переломом ребер, выбитыми зубами, вывихами рук, пальцев, разбитыми носами и просто “фонарями”. Пять суток блаженства...

Чем ниже (южнее) мы спускались, тем спокойнее становился океан, выше температура, “чище” визуальный и радиотехнический горизонт — ни самолеты, ни корабли (вообще надводные цели) по несколько суток не загоняли нас под воду.

Наступили дни, когда ходовая вахта на мостике (с разрешения командира!) неслась по форме одежды “ноль”, то есть в трусах. Океан чуть-чуть дышал, поверхность его, изумительной синевы, гладкая, как не знаю что, вспарывалась форштевнем лодки так аккуратно, что надстройка ПЛ, имеющая в самой высокой части не более двух метров, оставалась сухой. Нас сопровождали дельфины, парами и большими группами. Скорость, изящество и приветливость — восхитительные создания! Поражает то, что они выскакивают из воды одновременно! У меня есть фотография, на которой запечатлен миг, когда в воздухе одновременно были десятка три дельфинов!

Солнце уже не греет, а печет. На небе редкие перистые или высококучевые облака. К концу вахты кожа у нас покраснела и даже чуть-чуть побаливает — легкий ожог. Сигнальщик, перегревшись под субтропическим солнцем, чувствует себя хуже — озноб, повысилась температура. Но ночью, спустя 8 часов, он исправно выходит на вахту. Температура в норме, побаливают только плечи.

Ночью погода и обстановка не изменились. Небо густо-черное, звезды крупные, появились новые для нас созвездия Южного полушария — Южная Корона, Южный Крест и другие... Фосфоресцирует вода, да так ярко, что подсвечивает корпус ПЛ, зеленоватые отсветы даже на наших лицах. Вокруг лодки голубое пламя, за кормой — голубая



полоса кильватерного следа, белая в районе гребных винтов, затухающая в нескольких кабельтовых позади.

В другой раз в облачную ночь сигнальщик обратил мое внимание:

— Посмотрите!

Я оглянулся и был поражен: штырь антенны был объят сине-фиолетовым пламенем! Это был столб диаметром около 20 сантиметров и высотой около метра. Огни святого Эльма! Потом мы обнаружили подобный эффект на макушках капюшонов, на кончиках поднятых пальцев, наэлектризованный воздух светился даже на задранном носу! Вот так развлекалась верхняя вахта большой подводной лодки!

Но вскоре комфорт мягких субтропиков тоже остался за кормой. С каждым пройденным градусом широты становилось все жарче и жарче. Кондиционеров на лодках в то время еще не было. Была объявлена форма одежды "Разовая". Одноразовое белье — безрукавка, трусы с кармашком, сандалии на босу ногу. На шее одноразовое полотенце. Положены были еще одноразовый носовой платок и такие же носки. Но платок был в буквальном смысле «разовый», хотя, как и весь комплект белья, выдавался на 10 суток. Носков потом после похода хватало если не на год, то на полгода — точно. Это белье не подлежало стирке, а после носки шло в ветошь, которой на лодке всегда не хватало. Однако в тылах нашлись умники, которые в 70-х годах добились того, что за счет разового белья сократили норму снабжения ветошью.»

Мы подолгу от мира вдали.
Дни и ночи глубинами стерты.
По рожденью мы дети Земли,
Но живем в измеренье четвертом.

Под бомбами

«— Срочное погружение!

Смолк дизель. Доктор опустил свой перископ, я же непрерывно смотрю на самолет, пытаюсь, пока лодка не готова, определить тип самолета. "Марлин"! Наконец дизельный отсек доложил:

— Пятый готов к погружению.



— Боцман, погружаться на 120 метров! Доложить командиру, погрузились от самолета!

Перископ стал дрожать от среднего хода, и я его опустил и спустился в центральный пост. Командир изменил мое приказание: погружаться на 180 метров. На глубине около 100 метров мы изменили курс. Минут через пять раздался взрыв. Все отсеки доложили, что слышали взрыв в районе своего отсека. Взрыв небольшой мощности, аналогичный взрыву ручной гранаты. Еще взрыв. Потом еще... Была объявлена боевая тревога, и мы погрузились на 240, а потом и на все 250 метров. Бомбежка длилась очень долго, часов восемь. Гранаты рвались то ближе, то дальше. И все это время мы стояли по боевой тревоге. Проходили часы, напряжение в отсеке спадало, кто-то что-то рассказывал, кто-то с кем-то спорил, повышались голоса, потом Центральный голосом командира возвращал нас к суровой действительности:

— Седьмой, нас бомбят, а вы смех...ечками занимаетесь!

Мы постепенно уходили из района обнаружения, а может быть, патрульный самолет выбрал ложное направление. Но взрывы наконец погасли шипя. Именно — шипя. Если на малых дистанциях это был короткий звук высокого тона, как будто стегали по корпусу стальным прутом, то с увеличением дистанции звуки взрывов теряли высокие тона, увеличивалась их длительность и, наконец, вовсе превратились в чуть слышный шорох.

Мы перешли с главного мотора на движение под мотором экономического хода, всплыв на 150 метров. Это мотор небольшой мощности, 80—100 об/мин. На таких оборотах подлодка под экономходом развивает 1,2—1,5 узла. Это меньше 3 км/час — скорость медленно идущего человека.

Но вдруг послышался слабый писк корабельного гидролокатора. Это самолет вызвал ПУГ — поисково-ударную группу. Мы вновь прибавили ходу, перейдя на главный мотор, а также изменили глубину погружения. Гидролокатор прослушивался часов шесть, сила сигнала не превышала 2 баллов. А это значит, работал он далеко, миль 25. Когда затих гидролокатор, кончилась ночь и начался день, который мы просидели под водой и всплыли лишь с наступлением вечерних сумерек, через 32—34 часа после срочного погружения. Было тихо. И море, и тактическая обстановка. Сразу же начали



зарядку аккумуляторной батареи. Мы пропустили много сеансов связи и поэтому сделали запрос об информации для нас, а заодно объяснили причины пропуска.

Этой ли ночью или в очередной сеанс связи было получено радио:

- 1) в районе Кубы США начали учение амфибийных сил;
- 2) нам занять район ожидания с координатами... (это у Багамских островов, со стороны Атлантики).

Каждый час мы штурмуем редут.
Верим в ангелов, Бога и черта!
Наши лучшие годы пройдут
В глубине — измеренье четвертом...

«Хватит испытывать судьбу!»

«Последняя ночь перед приходом в базу, последняя зарядка аккумуляторной батареи. Я отдыхаю во 2-м отсеке на чужой койке под шум просасываемого через отсек и батарею воздуха. Просыпаюсь от потряхивания за плечо.

— Товарищ старший лейтенант, выйдите из отсека!

Я никак не пойму: почему выйти? На вахту? В отсеке тишина. Я вышел в Центральный. Там командир, старпом. Все хмурые и все молчат. И тоже тишина. Наконец командир запрашивает через открытую переборку во 2-й отсек:

— Сколько?

— Все также, 4 %.

Водород! В результате неправильного приготовления системы вентиляции во 2-м отсеке к концу зарядки водород не выводился из отсека, а накапливался, достигнув концентрации гремучей смеси! Все было остановлено, даже вентиляторы. Водород удалялся “естественно, в атмосферу” (это не ирония, а цитата из документа). Через полчаса, когда концентрация упала до 2,5 %, были пущены вентиляторы.

Через несколько часов после этого эпизода происходит эпизод № 2: из-за неправильных действий трюмного машиниста 7-го отсека,



который из благих намерений выводит из строя гидравлическую систему, лодка из положения под РДП на перископной глубине проваливается на 120 м. А под килем было 180 м! Баренцево море не отличается глубинами. Конечно, на лодке было предусмотрено запасное ручное или электрическое управление жизненно важными механизмами на такой или подобный случай. И мы постоянно тренируемся по переводу управления с гидравлического на ручное (клапаны и захлопки) и электрическое (рули). Но на тренировках не всегда можно создать обстановку, полностью совпадающую с реальной. В некоторых случаях создавать ее просто запрещено — опасно. А режим “под РДП” — как раз именно такой опасный случай.

А где-то за 2—4 часа до всплытия в назначенной точке (где завершился скрытый этап возвращения в базу) вдруг зазвучали частые звонки колоколов громкого боя: “Аварийная тревога! Пожар во 2-м отсеке!” Короткое замыкание в электропроводке электрокипятильника на 10 л для мытья посуды (вода-то была морская!). Командир сказал “хватит испытывать судьбу” и приказал всплывать при молчаливом согласии комбрига, капитана 1-го ранга Агафонова. Кстати, о комбриге.

Я не могу вспомнить ни одного случая, чтобы он вмешался в действия командира, как не могу в последующие годы вспомнить других начальников, оказавшихся на борту, которые не вмешивались бы в действия командира. Возможно, здесь сказалось, во-первых, то, что Рюрик Александрович Кетов действовал всегда так решительно и отдавал приказания таким внушительным голосом, что даже представить трудно, как кто-то может оспорить его решение. Во-вторых, Агафонов пришел к нам с лодок другого типа и не мог знать все особенности 641-го проекта. Не мне судить, хотя с годами и я стал командиром ПЛ, но мое отношение к своему первому командиру так и осталось лейтенантским.»

«Теплая» встреча

«Итак, мы всплыли, миновали остров Кильдин, вошли в Кольский залив, через Сайда-губу в бухту Ягельную и часа два томились, в дрейфе, ожидая, когда же нам назначат причал и разрешат швартоваться. Мы томились, злились, радость возвращения медленно, но



безвозвратно испарялась. Наконец, когда это произошло, прозвучал долгожданный аврал: “По местам стоять, на швартовы становиться”. Мы, швартовные команды, мигом выскочили наверх, где, несмотря на то что 15 декабря стояла в разгаре полярная ночь (шесть суток до зимнего солнцестояния), было светло, слабый мороз, редкий снежок и безветрие. Но швартовались мы так же долго, как и ждали “добро” на заход в бухту. Лодка, к борту которой мы становились, долго не принимала концы (!) Как мы вскоре узнали, она находилась в боевом дежурстве с ядерными ракетами в шахтах и не имела права допускать кого бы то ни было к борту. Но встречавший нас лично командир эскадры, контр-адмирал Рыбалко принял ответственность на себя и мы все-таки “привязались”. Затем около часа по всей территории базы искали для нас сходню. Таковой, увы, не нашли. И с одного круглого борта на круглый другой подали две доски-сороковки. Адмирал первым, балансируя, перешел на наш корпус, принял рапорт командира, приказал собрать экипаж в 7-м отсеке, где добил нас короткой речью: “Ну, задания правительства вы не выполнили. А пока отсутствовали, здесь кое-что изменилось. Так что давайте привыкать к новым порядкам”. И под команду “Смирно” покинул отсек и, не задерживаясь, оставил подводную лодку.

Нас поселили в крысятниках старой-престарой плавбазы “Инза”. Офицеров разместили по четверо — в слепых каютах, без иллюминаторов (подводники! Им привычно!), совершенно не пригодных для жилья. Матросы — в кубриках с еще более худшими условиями. Командир надолго сгинул, отчитываясь за поход сначала в эскадре, потом на флоте, потом в Москве. У старпома было не меньше забот с отчетами, но он хоть изредка появлялся перед нами. Офицеры рвались в Полярный к семьям.

Меня через сутки крутили по дежурствам. 20-я эскадра, сформированная для похода на Кубу, потеряла свое предназначение, лодками не занималась, аборигены (местное соединение) нас за своих не признавали. Мы оказались ничьи, на чужой территории, на нас вешали всех собак! Мы злобились и разлагались. И когда штурман в ответ на какое-то замечание старпома обложил его матом, а старпом, классический старпом, в интересах службы и порядка не дававший спуску никому, молча слотнул оскорбление и вышел, я понял, что дальше ехать некуда.



Где-то после Нового, 1963 года, который мне совершенно не запомнился, настолько серы и однообразны были дни этого периода, замполит вдруг стал обегать все наши гадюшники с радостными возгласами: “Все на митинг! Все в кубрик на митинг!” Нехотя и не сразу собрались один-два офицера, два-три мичмана, старшины и матросы, естественно, все, кроме вахты, — им деваться некуда.

— Товарищи! — начал замполит. — Нам оказана высокая честь. Слушайте телеграмму главнокомандующего Военно-морским флотом и члена Военного совета — начальника политического управления ВМФ! В годы Великой Отечественной войны на средства трудящихся Челябинской области была построена подводная лодка М-105, которая, сражаясь с немецко-фашистскими захватчиками в составе Северного флота, покрыла себя неувядаемой славой и стала гвардейской. М-105 давно перестала существовать, но ее имя навечно вписано золотыми буквами в страницы истории нашего славного Военно-морского флота. Сохраняя преемственность боевых традиций, подводной лодке Б-4 Северного флота за успехи в боевой и политической подготовке присвоить наименование “Челябинский комсомолец”. Поздравляем экипаж подводной лодки с присвоением наименования “Челябинский комсомолец” и выражаем уверенность в том, что весь личный состав ПЛ своими дальнейшими успехами в боевой и политической подготовке и крепкой воинской дисциплиной будет достоин этой чести”.

— Кто желает выступить, дорогие товарищи?

Молчание. На лицах никакого энтузиазма.

— Ну, товарищи! Что же вы? Нам оказано такое доверие, такая честь. Прошу высказываться. Можно с места.

— Когда баня будет?

— Почему мыла нет?

— Почему почту редко приносят?

Валентин Васильевич растерялся. На глазах проступили слезы...

Вот и все. Поход завершился *Adios, amigos cubanos!* Были у меня часы “Кама” — носил несколько месяцев, выбросил. Купил матери радиолу “Кама” — ремонт за ремонтом, выкинули. Был у меня велосипед “Кама” — увели.

Была и эта “Кама” ...»



Как в дальнейшем сложилась служба у дружного офицерского корпуса подводной лодки «Челябинский комсомолец»?

Командир, капитан 2-го ранга Рюрик Александрович Кетов ушел на атомоходь. В звании капитана 1-го ранга и с должности заместителя командира дивизии уволился в запас, долго плавал капитаном-наставником в Балтийском морском пароходстве. Живет в Санкт-Петербурге.

Заместитель командира по политчасти, капитан 3-го ранга Валентин Васильевич Важенин последний раз встречался мне в чине контр-адмирала, в должности начальника Политуправления флотилии ракетных подводных лодок.

Старший помощник командира Юрий Федорович Смирнов служил командиром лодки у нас в Полярном, затем перевелся в штаб Северного флота. Умер в расцвете лет и сил.

Помощник командира капитан-лейтенант Юрий Александрович Кокорев поменял Северный флот на другой, и о дальнейшей его судьбе мне ничего не известно.

Командир штурманской боевой части, капитан-лейтенант Николай Васильевич Батасов стал командиром и на этой должности в звании капитана 2-го ранга внезапно умер.

Командир рулевой группы, старший лейтенант Петр Сидорович Алексеенко встречался мне в 80-годах на одном из флотских совещаний в звании капитана 1-го ранга, офицер штаба. Сейчас в запасе. Живет в Санкт-Петербурге.

Командир минно-торпедной боевой части, капитан-лейтенант Владимир Иванович Герасимов стал командиром атомохода, капитаном 1-го ранга, затем был назначен командиром дивизии атомных ПЛ. Больше о нем, к сожалению, не знаю. Командир торпедной группы Евгений Николаевич Шеховец двенадцать лет прослужил командиром подводной лодки на 4-й эскадре, вырос до капитана 1-го ранга, а в 1986 году ушел в запас, капитанил на небольшом научно-исследовательском судне, потом работал в инспекции Госнадзора порта Выборг.

Командир боевой части связи, начальник радиотехнической службы Лемир Павлович Винокуров. След потерян после моего перевода на другую лодку.



Командир электромеханической боевой части, инженер-капитан 3-го ранга Николай Андреевич Скрылев был назначен флагманским механиком бригады. Что потом — не знаю.

Командир моторной группы, старший лейтенант Геннадий Дорофеевич Минченко ушел с лодок в судоремонт. Когда я с ним встретился снова, капитан 1-го ранга, инженер Минченко руководил морским заводом в Полярном.

Начальник медицинской службы, капитан медслужбы Владимир Эмильевич Терек в бытность мою в Полярном приезжал ко мне в гости из Североморска, где он служил в главном госпитале флота. Затем подполковник медслужбы Терек перевелся в какое-то военное учреждение города Подольска, и след его в дальнейшем затерялся...

«Я на Кубу бы прорвался!»

Из бесед с капитаном 1-го ранга Алексеем Дубивко

— Мы ничего не знали, что происходит вокруг нас. Спасибо оснащенцам. У меня целая группа радиоразведчиков на борту была, они слушали американские переговоры. Докладывают мне — Президент США приказал всем судам, всем гражданским транспортам идти в порты Флориды. Соображаю: зачем? Скорее всего — готовиться к высадке десанта на Кубу. Они там, как позже выяснилось, даже лагерь для наших военнопленных начали строить.

Потом новая информация: на Кубу прилетел Микоян и давал челночить между Гаваной и Вашингтоном. Тут нас от пролива Кайкос-то и отодвинули на триста миль на восток. Если б не Микоян, я бы на Кубу прорвался бы...

У нас готовность к применению спецоружия — 4 часа. И целей в перископ — уйма.

Каждую ночь всплывали и били зарядку. Потом погружались. Температура в отсеках свыше 70 градусов. По 16 тепловых ударов в день. Вытаскивали людей в концевые отсеки. Там температура под 40. Но можно было дышать. Доктор Буйнович с замом ходили по отсекам, людей откачивали... Я же не мог центральный пост ни на минуту покинуть. Целый месяц там спал. Тулуп на палубе постелил и кемарил, когда сил не было.



От жары вырубались целыми сменами. Приказал вахты по полчаса нести. А ведь никакой кондиции. Опреснители слабые. Воды — по стакану в сутки.

Никто ничего не ел. Только компоты и чуть-чуть сухого вина. Я же и вина ни капли не пил. Не мог. Все, как скелеты, ходили. Потеря веса на одну треть почти у всех.

Очень выручал старшина команды акустиков, главстаршина Панков. Вовремя услышал, когда эсминец таранить нас пошел. Американец снес нам антенну, «Рамку» над рубкой. Полтора метра глубины отделяли нас от верной гибели! Мы потом с замом, когда на лодку один орден Красной Звезды дали, посоветовались и решили Панкова к нему представить. И это совершенно справедливо было.

Слышал, что вокруг американцы ходят, акустические бомбы швыряют. Думал, Колю Шумкова ищут. Пошел ему помогать, на себя отвлек.

Тут как-то всплываем ночью. Горизонт чист. Ночь кромешная, темень. Мазнули «Накатом» (антенна радиолокатора) по горизонту, мать честная, по всем четырем диапазонам — засветки. А это их эсминцы встали без хода и нас поджидают. Доклад акустика:

— Товарищ командир, шум винтов — очень близко.

— Срочное погружение!

— Товарищ командир, шум винтов разделился, один шум идет в корму, другой — в нос.

Неужели торпедой шарахнули? Но шум замолк. Думал, будут бомбить.

Ну, они нас своими гидролокаторами крепко зацепили. Отрывались мы до последнего. Потом, ладно — всплывать, так с музыкой! Всплыли. Помохе своему, Андрееву, велел флаг поднять. У нас огромный, почти крейсерский флаг был — два на три метра.

Осназовцы радио перехватили: «Всплывшую русскую лодку удерживать всеми средствами, вплоть до применения силы». Хрен вам! Ушли, и больше уже они нас никогда не видели, хотя еще месяц за нами охотились. Мы же их тактику стали использовать. Зарядку батарей вели в позиционном положении без хода, а выхлоп навверх.



Вот они нас и не слышали. Хотя моряки они, конечно, опытнейшие, что и говорить...

Наша акустика слышала на считанные кабельтовы. Их же — на сотни.

Командующий Северным флотом, адмирал Чабаненко учил нас на опыте немецких «волчьих стай». Всю их документацию по управлению подлодками в море на русский перевели, и мы на вооружение взяли. Командиров Чабаненко, как и гросс-адмирал Дениц, знал по именам и разбор действий проводил индивидуально с каждым командиром. Великий человек был. Настоящий флотоводец.

«СИРЕНЕВЫЙ ТУМАН...»

«Идем в Гану?»

Из походного дневника штурмана подводной лодки Б-36, капитан-лейтенанта Владлена Наумова:

«Первоначально к непонятному для всех нас походу — неведомо куда — стали готовиться лишь несколько подводных лодок самой боевой 211-й бригады Четвертой эскадры Северного флота. В ее состав ежегодно поступали от промышленности две подводные лодки — самого современного по тем временам 641-го проекта (по натовской классификация — типа «Фокстрот». Наша Б-36, не состоявшая в бригаде, ни к чему особенному не готовилась.

Б-36 к тому времени прошла доковый ремонт, а в январе—апреле отработала полный курс учебных задач. К сентябрю все офицеры отгуляли отпуска. В июне Б-36 включили в состав 69-й бригады, куда вошли новые подводные лодки из 211-й бригады — Б-130, Б-4 и Б-57. Началась экстренная подготовка к походу на запад. Но куда именно, в какие моря — все это держалось в строжайшей тайне.

Незадолго до выхода был запущен в качестве дезинформации слух, что мы идем в далекую африканскую страну — Гану. Но жены слушали по радио «вражьи голоса» и узнали, что мы пойдем совсем не туда, а скорее всего, на Кубу, где нарастала тревожная



военно-политическая обстановка. Подготовка к походу была резко ускорена. На уходящие подводные лодки были загружены дополнительные комплекты ЗИПа, переносные вентиляторы и бытовые холодильники, которые вскоре разошлись по квартирам командного состава, поскольку втиснуть их и в без того тесное лодочное пространство оказалось невозможным.

О том, что мы идем на Кубу, личному составу объявили только в Северной Атлантике. А пока из родного Полярного нас перевели в глухую Сайда-губу. На семьи выдали аттестаты.

Разумеется, готовил к нелегкому походу и я свою боевую часть.

Попытка получить штурманский ЗИП не увенчалась успехом, так как гидрография уже выдала все свои запасы на корабли, которые раньше нас стали готовиться к мероприятию “Кама” (таким шифром обозначался наш поход). Правда, на Б-36 были поставлены приемники импульсно-фазовых систем КПИ-3 и КПФ, позволявшие определять место по системе ЛОРАН, но, к сожалению, они не были гидрографией настроены, а просто были переданы мне, как штурману корабля. В результате пользоваться этой новейшей техникой так и не пришлось, а самым точным способом определения места стали групповые астрономические подсчеты по Солнцу и, конечно же, еще более точные — по звездам.

Но даже при таком дедовском определении места у нас не было больших ошибок в расчетах и неувязок, несмотря на жару и духоту, царившие в штурманской рубке.

К нашим мукам, на лодке не было ни кондиционеров, ни бытовых холодильников, даже вентиляторов не было. Вентилятор в штурманской рубке я соорудил сам из запасного сельсина и вырезанного из консервной банки пропеллера.

69-й бригадой командовал контр-адмирал Евсеев, начальником штаба был капитан 1-го ранга Архипов, впоследствии вице-адмирал и начальник Каспийского ВВМУ, флагманский химик капитан-лейтенант Капустин...

Контр-адмирал Евсеев, выступая перед бригадой, говорил, что нам всем предстоит гордиться службой на 69-й бригаде под его



знаменами, но перед самым выходом оказался недостаточно здоров, и вместо него назначили капитана 1-го ранга В.Н. Агафонов.

Из Сайда-губы мы сделали несколько однодневных выходов в море для проверки офицерами штаба готовности экипажей к походу. Изредка нас отпускали к семьям в Полярный, в иное свободное время, если оно появлялось, ходили по сопкам, собирали чернику... Очень ждали из отпуска нашего механика — командира БЧ-5 Владимира Кораблева. Его папа в ответ на телеграмму комбрига о вызове на службу ответил, что Володя сейчас отдыхает в санатории, и он ему сообщит о вызове, как только тот вернется домой. Мы ждали его до самого последнего момента, но Кораблев благодаря отцовской заботе все еще отдыхал, и вместо него пошел прикомандированный капитан-лейтенант-инженер Анатолий Потапов, очень опытный инженер-механик. Он находился за штатом после одного чрезвычайного происшествия. На его лодке Б-139 возник в торпедном отсеке пожар. И это после того, как такой же пожар привел к взрыву боезапаса в торпедном отсеке Б-37, в результате которого погибли десятки людей и затонули две подводные лодки. Память об этой трагедии была еще очень остра, и потому Анатолий Потапов лично бросился тушить пожар в первом отсеке. Как раз в Екатерининскую гавань заскочил торпедный катер с новым командующим флотом на борту — адмиралом В.Н. Касатоновым. Именно он только что сменил адмирала Чабаненко, снятого за взрыв Б-37. Узнав, что на Б-139 горит торпедный отсек, Касатонов приказал немедленно затопить отсек, и Анатолий Потапов сделал это без промедления. Потом же, когда угроза новой беды исчезла, подсчитав ущерб от отведенных из строя распределителей и прочих электроагрегатов, стали искать виновного. В результате наказали не того, кто допустил пожар, а Потапова. Поскольку комфлота отдал приказ устно и он нигде не был зафиксирован, то Потапов был снят с должности и выведен за штат. И вот теперь этот офицер пойдет с нами в поход. Но ведь не зря же говорят, за одного битого двух небитых дают.

Были перемены и в моей штурманской боевой части. Уже в Сайда-губе ко мне прибыл новый командир рулевой группы, лейтенант Вячеслав Маслов, а за неделю до выхода прислали мне нового боцмана (старшину рулевой команды). Причина такой замены трагикомична. Группа наших матросов и старшин выехала



по служебной надобности на машине в Полярный. Недалеко от дороги офицеры с подлодки 629-го проекта отдыхали на пикнике и стреляли из мелкокалиберки по консервным банкам. Кто-то промахнулся, и пуля попала в мягкое место нашему боцману — старшине 1-й статьи... Так вместо автономки мой боцман отправился в госпиталь...

Где-то за неделю до выхода я получил в гидрографии карты на поход — девять больших рулонов. Как оказалось, это были карты всего Атлантического океана, включая подробные планы всех портов, вплоть до Конакри. Сделать по ним вывод, куда же мы пойдём, было невозможно. Ясно было только одно, что дальше Атлантики не пошлют...»

Куда прокладывать курс?

«В ночь на 30 сентября 1962 года на 69-й бригаде была объявлена боевая тревога, и все четыре подводные лодки стали поочередно подходить к причалу, где собралась большая группа офицеров, адмиралов и генералов. Там под покровом темноты и при тщательной охране на каждую из лодок было погружено по одной атомной торпеде. К каждому “изделию” был приставлен в качестве наблюдающего по одному офицеру из 6-го отдела флота. Так экипаж нашей Б-36 пополнился еще одним специалистом.

После погрузки атомных торпед лодки отходили от пирса и становились на якорь прямо в Сайда-губе, после чего больше к пирсам не подходили. Общение с берегом было перекрыто.

30 сентября вся бригада, а вместе с ней и Б-36 вышла в открытое море. Кроме офицера-“головастика” (так называли специалистов по атомным головным частям торпед и ракет), к нам на борт прибыла группа ОСНАЗ (радиоразведчиков) во главе с капитан-лейтенантом Аникиным, а также флагманский механик бригады, капитан 2-го ранга Любимов. На Б-57 (командир — капитан 2-го ранга Савицкий) шел начальник штаба 69-й бригады, капитан 1-го ранга В. Архипов. А на Б-4 (командир — капитан 2-го ранга Р. Кетов) держал свой флаг командир бригады, капитан 1-го ранга В. Агафонов. Офицеры



походного штаба разместились и на Б-130, которой командовал капитан 3-го ранга Н. Шумков.

После выхода из Кольского залива у меня возник вопрос: куда прокладывать курс? Но командир корабля на мой вопрос не ответил. Он только давал мне курс до ближайшей точки поворота и время прохода, а там снова все повторялось...

Так как назначенные нам скорости были довольно велики для дизельных лодок, нам предстояло следовать, в основном, в надводном положении. И тут же возникла проблема скрытности при встрече с противолодочными силами блока НАТО. Уклонение от них требовало ныряния и резкого снижения скорости, для чего необходим был запас времени, а создать его при нашей невеликой скорости хода да еще в штормовой обстановке было крайне сложно. Поэтому ошибку в расчетах на переход, сделанную в Главном штабе ВМФ, (по их прокладке курсом 270° мы должны были идти 300 миль, а на самом деле, по уточненным координатам, оказалось 200), командир принял этот просчет как подарок судьбы.

Сам переход, кроме штормовой погоды, ничем особенным не запомнился. Противодействие противолодочных сил НАТО было слабым, в пределах нормы мирного времени, без признаков особой активности.

Вероятность обнаружения одновременного выхода 4 подводных лодок силами разведки НАТО вполне допустима, но, видимо, ничего странного в таком выходе наш противник не увидел. Правда, деятельность противолодочных сил в Норвежском море и на Фареро-Исландском рубеже заметно усилилась лишь после выхода нашей бригады в Атлантику.»



ИДЕМ НА КУБУ!

«С выходом в Атлантику по кораблю было объявлено, что мы идем на остров Куба, в порт Мариэль, расположенный в 30—40 милях к северо-западу от Гаваны. Порт будет местом нашего постоянного базирования, и что на подходе нас встретит торпедный катер ВМС Кубы. Проход в порт назначения предполагался не кратчайшим путем, через Флоридский пролив, а через пролив Кайкос в Багамских островах, по старому Багамскому каналу. Скрытный безаварийный проход по длинным и довольно крутым пеленгам казался проблематичным, но было решено, что разберемся с этим вопросом на месте по обстоятельствам.

В Северной Атлантике штормило так же, как и в Норвежском море, так что возможность определения места по солнцу и звездам представлялась не часто. Других же средств определения с приемлемой точностью, как я уже упоминал, на борту не было. Все это на всех четырех лодках привело к наибольшей невязке места, порядка 12—17 миль, накопленной за первые трое суток в Атлантике. Невязка смещалась в направлении 45 градусов, что лишь свидетельствовало о наличии Северо-Атлантического течения, которое при нашей точности в определениях места учесть было невозможно.

В один из штормовых дней вахтенный офицер, командир БЧ-3, капитан-лейтенант Аслан Мухтаров получил тяжелую травму. Ударом волны его прижало к ограждению рубки с такой силой, что несколько ребер оказались сломанными. Теперь вместо Мухтарова пришлось заступать на вахту замполиту, капитану 3-го ранга Сапарову. Интересно был отражен этот факт в его послепоходовом отчете: «Офицер Мухтаров получил травму, и его заменил коммунист Сапаров». А между тем Мухтаров тоже был коммунистом.

В центральной Атлантике штормов не было, и первое время противолодочные силы США нам особенно не докучали. После холодных штормов северных широт мы просто наслаждались здешней погодой. Как-то ночью (а я нес свою вахту в темное время суток) мне удалось принять на мостике хороший душ под теплым, почти тропическим ливнем. Столько пресной воды — и совершенно даром!



23 октября мы были в 30 милях от пролива Кайкос. В утренние сумерки перед погружением мы определили место тремя наблюдениями по 3—4 звездам и приготовились к форсированию пролива. Сделать это было весьма непросто, так как локаторы эсминцев США вовсю “молотили” в направлении пролива. Задержавшись на сеансе связи в перископном положении, мы получили радио из Москвы, согласно которому, нам была назначена позиция южнее пролива Кайкос. Но радиоразведчики перехватили и сообщение, подписанное Президентом США Джоном Кеннеди. В нем говорилось о морской блокаде Кубы и о том, что всем иностранным военным кораблям запрещается приближаться к побережью США ближе 400 миль.

Вскоре на пределе видимости появились американские эсминцы с постоянно работающими гидро- и радиолокаторами. В дневное время можно было наблюдать, как эсминцы быстро сближались с каким-то судном. Вероятно, они проводили досмотр корабля, после чего поворачивали прочь от Кубы и удалялись.

Теперь уже противолодочные самолеты США стали наведываться в наш район один за другим. То ли засекли с воздуха наш перископ, то ли действовали по данным гидрофонов системы СОСУС (освещения подводной обстановки), о существовании которой мы тогда еще не знали. Самолеты сбрасывали вокруг нас радиогидроакустические буи системы “Джулли”. Они давали серию подводных взрывов для уточнения места цели за счет отражения лодочным корпусом взрывной гидроакустической волны. С этими системами мы тоже были незнакомы, но о назначении взрывов догадались, особенно после того, как радиоразведчики перехватили донесение самолета с координатами обнаруженной подводной цели.

— Уж не наше ли место передают? — спросил старпом.

— Вряд ли... — ответил я. — У них ошибка в десять миль.

Но через сутки, получив возможность точно определить свое место, я вынужден был признать, что самолет работал по нашей лодке. Кстати, переданные им координаты можно было принять для дальнейшего счисления, ибо точность систем, которыми он пользовался, были на порядок выше нашего астрономического определения места. Вскоре эта довольно сложная для нас ситуация превратилась в экстремальную. В наступившей темноте командир



принял решение подзарядить порядком разряженную аккумуляторную батарею в полуподводном положении, то есть при работе дизелей в режиме РДП. Мы встали под РДП и легли на курс в восточном направлении. Я вдруг вспомнил, что перед постановкой под РДП мы на поисковой станции «Накат» наблюдали работу двух американских РЛС достаточно далеко на западе. После нашего поворота эти сигналы оказались в кормовом секторе, и мы потеряли возможность наблюдать за ними, как визуальную — из-за поднятой шахты РДП, так и акустически — из-за грохота дизелей в кормовом, затененном для гидролокаторов секторе.

Доложил командиру. Тот со мной согласился:

— Правильно. Незачем нам идти в сторону позиции Шумкова (командира ПЛ Б-57. — *Прим. ред.*). У него старые аккумуляторы. Нельзя его подводить и навлекать на его голову американские эсминцы.

И мы начали циркуляцию. Едва вернулись на прежний курс, как получили тревожный доклад акустиков о нарастающем шуме винтов двух эсминцев. Тут же ушли из-под РДП по срочному погружению. Но еще до ухода на безопасную глубину все в отсеках слышали сильный свистящий шум винтов прошедших прямо над нашими головами эсминцев. Эсминцы ходили вокруг нас кругами, как бы накручивая петли против часовой стрелки, смещая их в сторону нашего уклонения. Попытки выйти из столь неприятной игры продолжались, пока электролит в баках аккумуляторных батарей не достиг плотности воды. Батареи с самого начала были сильно разряжены, и наши попытки отрыва были ограничены лишь кратковременными рывками со скоростью не более 9 узлов. В то же время эсминцы ходили по кругу на скорости около 20 узлов с радиусом около 15—20 кабельтовых, работая гидролокаторами на своем курсовом 90° левого борта, ни на секунду не теряя контакта. Посылки их гидролокаторов звучно били по корпусу лодки, по нашим и без того натянутым нервам. Невозможно было отвлечься от них ни на минуту. Матросы прозвали настырный гидролокатор «сверчком».

...Уклоняемся. Томительно медленно тянется время. В отсеках нестерпимая жара и духота. В самом прохладном — торпедном отсеке +39°. В центральном посту +43°, в аккумуляторных и электро-



моторном отсеках свыше $+60^{\circ}$, про дизельный с его неостывшими дизелями и говорить нечего, там вообще температуры не замеряли. В корме — порядка $+40—50^{\circ}$. Физическое состояние людей, изнуренных жарой, потницей и жаждой, на пределе человеческих сил. Гидроакустики несут свою вахту по 15–20 минут; по 20 минут несут вахту и электрики в шестом. На штурманской вахте мы после очередного поворота поднимаемся в боевую рубку, ложимся на пол, подставляя тело под струйки забортной воды, просачивающейся сквозь сальники. Это приносило почти иллюзорное облегчение.

В дизельном отсеке мотористы сидели в трюме, заполненном замасленной водой, как бегемоты в болоте, и несли вахту.

Ходили по лодке в одних трусах, изрезанных лентами, бахромой, чтобы хоть как-то охлаждаться.

Один из эпизодов: осназовец (радиоразведчик) капитан-лейтенант Анин вваливается в центральный пост через кормовую переборку. В это время лодка держала глубину без хода, поэтому все, что можно, было выключено и остановлено. В ЦП было почти темно, жарко и сыро. Вахта вместе со старпомом сидела в расслабленных позах, свесив головы на грудь.

— Там, там люди гибнут! — сказал осназовец, показывая рукой в корму. — Где командир? Надо всплывать и дать бой!

Старпом, капитан 3-го ранга А.В. Копейкин с трудом поднял голову, у него еще хватило юмора:

— Ничего, Анин, дадим бой, может быть, некоторые и спасутся.

— Да? — полувопросил воинственный каплей и ушел в корму.

Через пять минут из 7-го отсека попросили прислать доктора. Выяснилось, Анин пришел в отсек, взял с поддона машинки клапана вентиляции кружку и жадно выпил то, что в ней было, а оказалось — жидкость из гидравлики. Первый вопрос прибывшему врачу:

— Доктор, я умру?

— Нет, — сказал Виктор Буйнович. — Считаю, что тебе повезло: обойдешься без запора, который грозит нам всем.

Дело в том, что к этому времени мы перестали мочиться, так как излишки влаги выходили с потом. В галюн не ходили — незачем. Во рту пересыхало, и жалкие крохи пищи, которые мы в себя запикивали, проходили только с глотком сухого вина. Нам полагалось не более 50 граммов, и каждый глоток вина был на вес золота.



Утолить жажду практически было невозможно. Лишняя влага испарялась через поры. Иногда удавалось по блату выпить кружку пресной воды у трюмного центрального поста. У трюмных был неприкосновенный запас для ЦП. Выпьешь, и тут же вода закипает в порах. Аж кожа шевелится. Вытрешь лицо полотенцем и тут же отожмешь на мокрый от отпотевания слякотный пол. Любопытно, что когда при вынужденном всплытии мы сравнивали давление в отсеках с атмосферным, то вся слякоть с легким шипением мгновенно превратилась в сиреневый туман. Я такого никогда — ни до, ни после — не видел»

Сиреневый туман над нами проплывает...

«Мы маневрировали на ходу 3—4 узла, совершая непредсказуемые изменения курса в разные стороны, чтобы хоть как-то держать в напряжении вероятного противника. Так прошли изматывающие сутки. Потом один корабль ушел, а нас караулил эсминец радиолокационного дозора “Чарльз Сесил”, переоборудованный из эскадренного миноносца типа “Гиринг” времен Второй мировой войны. Тогда мы попытались оторваться путем поворота за корму проходящего на правом траверзе нашего “конвоира”, увеличив при этом ход до 9 узлов. Описывая очередной круг, эсминец первоначально удалялся от нас, а затем, обнаружив наш маневр, догнал, сокращая траверзное расстояние. Он вышел на наш правый траверз и опять начал циркуляцию против часовой стрелки. Тогда мы снова повернули ему за корму, не сбавляя девятиузлового хода. “Чарльз Сесил” продолжал циркуляцию и ушел на расстояние 30—40 кабельтовых. Он потерял с нами контакт! Мы поняли это, поскольку эсминец перешел на круговой поиск. Об этом доложили акустики командиру и посоветовали привести эсминец на носовые курсовые углы, сократив до минимума отражательную поверхность нашего корпуса. Однако они не учли, что при таком маневре мы начнем сближение с эсминцем. К сожалению, на командира подействовал авторитет очень опытного мичмана-инструктора из штаба бригады, мастера военного дела, прикомандированного к нам на поход. И Дубивко последовал его



совету, несмотря на все мои возражения. Для эсминца это было подарком...

Эта попытка была последним рывком, который позволяла еще наша и без того разряженная батарея. Пришлось всплывать на глазах “супостата”...

Люк отдраивал помощник командира, капитан-лейтенант Андреев, который пролез на мостик и поднял военно-морской флаг СССР, прикрепленный к запасной радиоантенне “Штырь”.

“Чарльз Сесил” приближался к нам с кормовых углов, а над подлодкой пролетел “Нептун”, едва не задев штырь с флагом.

На эсминце были поднят 4-флажный сигнал, который мы тщетно пытались расшифровать, принимая за сигналы международных правил предупреждения судов в море. Тогда американцы запросили нас по 3-флажному коду: “Что случилось? Нужна ли помощь?”

Командир стоял тут же на мостике — он велел не отвечать.

С началом вентиляции аккумуляторной батареи мы непрерывно передавали в Москву донесения о происшедшем, но в ответ ничего не получили.

Плавание в сопровождении эсминца было на редкость спокойным. Эсминец имел возможность следовать ходом в 4 узла, которым мы проходили в 50 метрах от его борта, затем отворачивал от нас влево и шел контркурсом, удаляясь от нас за корму до пяти кабельтовых, после чего ложился на параллельный курс по тому же борту и вновь повторял свой маневр. При этом на эсминце непрерывно работали локатор и гидролокатор. Под этим неусыпным эскортом мы стали приводить в порядок корабль: выбрасывали мусор, протухшее в немыслимой жаре мясо, испортившееся, даже несмотря на то что оно хранилось в рефрижераторах, избавлялись от отработанной регенерации. Все это накапливали сначала в ограждении рубки, а потом бросали за борт. Мотористы приводили в порядок газоотводы, кто-то ремонтировал верхнюю крышку ВИПС, а я возился с залитым морской водой пеленгаторным репитером. И конечно же, мотористы и электрики вовсю били зарядку аккумуляторной батареи. Пользуясь надводным положением, зарядили в аппараты ВИПС имитационные патроны. Сделать это под водой мы не могли из-за поврежденной крышки аппарата.



Радиотелеграфисты передавали депеши на ЦКП, но Москва на все наши вызовы отвечала квитанциями (подтверждениями, что шифровка получена), и не более того.

А мы ждали удобного случая распрощаться с эсминцем. Однажды нам показалось, что этот случай настал, когда вечером в миле от нас появился танкер под флагом США и эсминец пошел к нему. К сожалению, на Б-36 даже не успели до конца выполнить команду “приготовиться к погружению!”, как эсминец снова направился к нам, а радиоразведка перехватила его донесение о приеме 150 тонн топлива. Мы и не предполагали, что заправляться можно такими темпами.

Итак, решив в надводном положении все насущные проблемы нашего корабля, а главное, доведя батарею до нормы, мы были готовы попытать счастья в очередном отрыве. Теперь снова можно было поиграть в “кошки-мышки”. Выждав, когда эсминец, пройдя в сотый раз мимо дрейфующей Б-36, ушел на три кабельтовых вперед по курсу, мы сыграли срочное погружение и сразу же начали маневр уклонения по прежней схеме, но теперь уже на скорости 12 узлов. Более того, в точке погружения мы выпустили имитационный патрон и сразу же ушли на 90 градусов за корму эсминца. Мы стали маневрировать с постоянным изменением курса, с увеличением хода до 12 узлов. Одновременно наши акустики забили рабочий тракт американского гидролокатора работой станции “Свияга”, которую мичман-инструктор настроил на частоту “Чарльза Сесила”. Мы держали непрерывно включенным излучение “Свияги” на частоте ГАС эсминца. Боюсь, что его акустик оглох.

Отрыв был выполнен блестяще! Мы отскочили на приличное расстояние. Однако расплачиваться за это пришлось резко упавшей плотностью электролита. Надеяться теперь оставалось только на счастливый случай, вроде хорошего шторма или урагана. Но, как назло, погода стояла курортная. Батарея предательски разряжалась. Тогда решили сократить освещение в отсеках, остановить электромоторы и зависнуть без хода, то есть принимая и откачивая воду из балластных цистерн с помощью ГОНа — главного осушительного насоса.

Эсминцу этот маневр не понравился и через некоторое время американцы стали бросать гранаты в нашу сторону. Мне знакомы



были подводные взрывы гранат. На камчатской флотилии противолодочные корабли на учениях имитировали гранатами применение глубинных бомб. Но взрывы американских гранат по своей силе не шли ни в какое сравнение с нашими. Взрывные волны били по корпусу так, что мигали лампочки и с подволока сыпалась пробковая крошка. Когда мы дали ход, взрывы прекратились...

Пришлось пойти на хитрость в отношении командира. Его было трудно убедить, что надо уходить от эсминца как можно дальше и быстрее (он очень берег энергозапас батареи). Поэтому я в своих докладах занижал расстояние от точки погружения как минимум в два раза. На моей стороне был и помощник командира Андреев: когда Дубивко сам заглянул в штурманскую рубку, помощник всячески его отвлекал, чтобы командир не снизил скорость с 12 узлов до 9.

Отойдя миль на десять, мы с Андреевым облегченно вздохнули, и я доложил, что можно сбавлять ход, так как мы уже в 6 милях от точки погружения.

Доложили в Москву об отрыве от эсминца. Некоторое время мы не имели указаний о дальнейших действиях, так как с берега были получены два разных радио с одинаковой показательной группой, и радисты второе РДО не передали на расшифровку "шаману". Шифровальщик обнаружил по своим группам, что одно радио пропущено. Мы нашли эту шифрограмму у радистов. Она извещала нас о необходимости следовать на новую позицию курсом, близким к 45°, держась в пятистах милях от Бермудских островов. Позиционные районы для всех наших подводных лодок нарезали, как завесу, дистанцией около 90 миль. Выстроены они были в линию фронта перпендикулярно Северно-Атлантическому течению.

В связи с поздней расшифровкой радио времени у нас оставалось мало, и мы начали смещение на средних ходах в надводном положении днем и ночью, весьма удивляясь отсутствию сил противодействия ВМС США.

Зато радиоразведка исправно сообщала о сосредоточении немалых противолодочных сил как раз в районе нашей завесы. С приближением к ее границе на 50—60 миль мы сразу же почувствовали это противодействие. У офицеров даже появилось предположение, что в Москве кто-то раньше, чем нам, передает американцам наши будущие координаты. Разоблачение шпиона Пеньковского — оно



произошло вскоре после нашего возвращения — весьма укрепило эти предположения. Вряд ли высокопоставленный шпион Пеньковский действовал в одиночку. Правда, потом все объяснилось работой системы подводного наблюдения — СОСУС. Но подозрения в шпионаже на все 100 % у нас не рассеялись.

Заняв назначенную позицию, мы вновь попали в сложные условия: у нас вышел из строя правый дизель, пропускала воду наружная газовая захлопка и по спускному трубопроводу все время поступала вода — чем больше глубина погружения, тем сильнее. Много позже я увидел запорный клапан с дырой в запирающей тарелке размером с большой палец. После долгих мучений командир принял решение удалиться от позиции на 60 миль, и мы получили возможность всплывать по ночам и ложиться в дрейф, периодически уклоняясь от встреч с транспортами.

Решение командира на выход из позиции у Бермуд было обосновано не только поломкой правого дизеля и течью в газопроводе РДП, но и невозможностью запуска левого дизеля, так как в его цилиндры попала вода и ему требовалась переборка. Поэтому у нас была возможность двигаться только в надводном положении. Правда, левый дизель мы довольно скоро ввели в строй.

Возвращение домой проходило в более спокойной обстановке, американские противолодочники отдыхали после благополучного разрешения Карибского кризиса. А нас море изматывало качкой. Мне же, как штурману, ненастье досаждало небом без солнца и звезд. Из-за сильной килевой качки у нас оголялись носовые приемные отверстия гидродинамического лага, и он показывал скорость от 0 до 8 узлов. Я был уверен, что наша фактическая скорость не меньше 6 узлов, а не осредненная, в 4 узла. Но надо мной висел флагмех бригады с линейкой и требовал точные сведения о пройденном пути за определенные промежутки времени, когда он замерял расход топлива и его остаток. От этого зависело решение, вызывать к нам танкер или нет. Я прекрасно понимал, что в случае ошибочности моих расчетов, корабль может остаться без топлива. А что такое потеря хода в предзимнем море, легко представит каждый моряк.

Наконец в прорехе плотной небесной пелены мелькнули звезды. Мы с лейтенантом Масловым тут же их взяли и бросились в рубку определять место.



Я не очень удивился неувязке в 67 миль вперед по курсу. Маслов, закончив вычисления позже меня, подошел, озадаченный: он где-то ошибся в вычислениях на 1 градус широты. Я его успокоил и даже не стал разгонять невязку, а объяснил ее как психологическую погрешность.

И тут возникла еще одна серьезная проблема, о которой до сих пор знают только два человека: я и наш тогдашний старпом Аркадий Копейкин. После долгого плавания и длительного отсутствия чистого неба я заметил разницу в 10 градусов в показаниях носового и кормового гирокомпасов. Причем разнобой был постоянным, и установить, который компас врёт, было невозможно, так оба они по всем внешним признакам работали исправно. Отчаявшись, я решил согласовать оба гирокомпаса на стопорах — почему-то оба одновременно. Они, естественно, вышли из меридиана. Дело было ночью, в надводном положении, и, видимо, никто бы ничего не заметил, но вдруг появились звезды. Старпом вызвал меня на мостик и спросил:

— Почему Полярная звезда была слева 40 градусов, а сейчас вдруг стала прямо по носу?

Я сказал, что это безобразие скоро кончится, а пока попросил держать курс лодки из расчета: курсовой левого борта на Полярную примерно 45 градусов.

— Хорошо. — Ничему не удивившись, сказал Копейкин.

Об этом казусе с Полярной звездой он никому не рассказал, хотя мог бы выдать в кают-компании, как отменную байку, за что я ему весьма благодарен.

Когда компасы успокоились, я убедился, что верно показывает носовой ГК, а в кормовом потом обнаружили рассогласование в следящей системе гиросферы, возникшее по совершенно не понятной причине.

А что касается капитана 3-го ранга Аркадия Копейкина, то он знал толк во флотских подначках и всевозможных розыгрышах. В любой ситуации его не покидало чувство юмора. Чего стоит его фраза — “...некоторые спасутся” — произнесенная им в полутемном жарком центральном посту, когда одуревший от перегрева осназовец предлагал дать противнику «последний и решительный бой».



Как я уже говорил, с нашей бригадой впервые выходили офицеры 6-го отдела из «головастиков» РТБ (ракетно-технической базы). Они головой отвечали за сохранность торпеды с СБП. Каждый день проверяли пломбы, опечатанные французской проволокой.

Как-то за обедом Копейкин обронил, между прочим, не глядя на представителя 6-го отдела, опекавшего ядерную торпеду:

— И чего там особенного, в этой торпедке? Мы сегодня на проворачивании вытащили ее, посмотрели. Торпедка как торпедка...

“Головастик” побледнел, вскочил и бросился в торпедный отсек. За столом потом все долго веселились...

Когда в отсеках стояла нестерпимая жара, все, кто мог, старались занять место в относительно прохладном носовом отсеке, устроив там ложе на стеллажных торпедах. Естественно, замполит почти круглосуточно пользовался такой возможностью. Когда изнуренный командирской вахтой старпом пришел в первый отсек, он, не обнаружив свободной торпеды, сказал заму, что его вызывает командир. Место освободилось, и старпом тут же его занял. Правда, потом ему пришлось извиняться за столь корыстный розыгрыш.

Вообще-то наш безобидный и тихий замполит, капитан 3-го ранга Сапаров частенько становился объектом для шуток, которые сносил довольно благодушно. Даже лейтенанты над ним подтрунивали, когда ему пришлось стать вахтенным офицером вместо вышедшего из строя Мухтарова. Несмотря на весь драматизм нашего вынужденного всплытия на виду “Чарльза Сесила”, я не удержался и заметил Сапарову, что необходимо срочно сменить заношенное «разовое» белье на чистое, так как сейчас американцы потребуют к себе на борт командира и комиссара с журналом. Слава богу, эта не совсем политкорректная шутка сошла мне с рук.

При возвращении в базу Сапаров активизировал свою деятельность и организовал массовый прием матросов в кандидаты в члены КПСС. Собрания зачастили, что не вызвало восторга у коммунистов, сменявшихся с вахты. Вместо отдыха им приходилось дремать на очередном приеме. На одном из них зам зачитал заявление матроса и спросил: “Какие будут предложения?” И тут проснувшийся Копейкин изрек без всяких ритуальных обсуждений:

— Принять.



Сапаров возмутился и попросил не нарушать внутрипартийную демократию и провести, как положено голосование. Все дружно проголосовали за предложение Копейкина и, довольные, расползлись по койкам. Подозреваю, что Сапарову пришлось потом сочинять протокол собрания со всеми положенными вопросами и прениями.

Шутки шутками, но бывали моменты, когда холодело сердце. Так мы попытались осмотреть на ходу газовые захлопки. Для этого моторист, обвязанный бросательным концом, вышел из ограждения рубки на палубу кормовой надстройки, скользкой и мокрой от непрерывных захлестов волн. Руководил операцией старпом. Я стояла на мостике и вдруг увидел, как ударом штормовой волны матрос был смыт за борт. Но, по великому счастью, следующая волна закинула его обратно.

Опасный эксперимент срочно прервали. При этом лицо старпома сохраняло полное хладнокровие.

Командир решил идти в базу, следуя в ночное время под РДП. Трудно сказать, чем было вызвано это решение. Ведь мы уже возвращались домой и особой скрытности не требовалось. Но это решение весьма встревожило наших офицеров, так как всем врезался в память недавний случай, когда мы шли ночью под РДП и вдруг обнаружили эсминец, который шел на таран с кормовых углов. Тогда, что называется, пронесло. Зачем же теперь подставляться?

После настойчивого морального давления со стороны офицеров корабля командир от этой рискованной затеи отказался, и в одну из ночей мы благополучно всплыли из-под РДП; дальше шли уже в надводном положении, не встречая никакого противодействия ВМС НАТО.

В Норвежском море погода продолжала штормить, а облачность мешала точной обсервации места. К счастью, мне удалось за счет полярного сияния глубокой ночью получить надежную широтную линию по альфе Льва—Регул. При подходе к родному берегу невязка была не более 4-5 миль. Тем острее встала проблема нехватки топлива. Дотянем или нет? Во всяком случае, в Норвежском море нас встретил танкер. Но из-за штормовой погоды заправляться мы не могли, так что проблема оставалась, несмотря на то что танкер шел за нами в кильватер до самой Сайда-губы. Топлива нам дейст-



вительно не хватило, но кто-то надоумил мотористов смешивать соляр с моторным маслом, и мы таким образом добрались до базы, с запасом в одну тонну соляра и полтонны масла.

Разбор похода на сборе командного состава носил странный характер. Вначале сбора перед заслушиванием доклада всех предупредили, чтобы докладчика не перебивали и вопросов не задавали. Всех четырех командиров кораблей обвинили во всех смертных грехах. Были и просто хамские заявления о том, что лодки всплывали, несмотря на достаточно высокую плотность электролита — 1,050. Возгласы возмущенного изумления были тут же подавлены».

ВОСПОМИНАНИЯ КОМАНДИРА МОТОРНОЙ ГРУППЫ ПЛ Б-36 СТАРШЕГО ИНЖЕНЕР-ЛЕЙТЕНАНТА ГЕРМАНА АЛЕКСАНДРОВИЧА КОБЯКОВА

«В Полярный я прибыл из города Пушкин сразу же после окончания тамошнего Высшего военно-морского инженерного училища в 1961 году. Был назначен командиром моторной группы на головную подводную лодку 641-го проекта Б-94, которая после 96-суточного автономного плавания в экваториальных и южных широтах Атлантики стояла в ремонте на 35 СРЗ (судоремонтном заводе) в поселке Роста.

8 марта 1962 года я был назначен приказом командующего С.Ф. командиром моторной группы БЧ-5 подводной лодки «Б-36», которая базировалась в Полярном.

На этом корабле я в положенные сроки сдал зачеты на допуск к управлению моторной группой БЧ-5 и к несению дежурства по кораблю. Мне было очень важно получить допуск к выполнению обязанностей вахтенного инженера-механика на плавающей подводной лодке. И судьба мне в этом помогла, уготовив поход в «горячую точку» Мирового океана.



В экипаж подводной лодки я вписался без особых осложнений, так как из 12 офицеров экипажа, кроме меня, на Б-36 проходили службу по первому году еще три лейтенанта, вчерашние выпускники военно-морских училищ. Это были: инженер-лейтенант Ю.А. Жуков — командир БЧ-4, РТС; лейтенант В.М. Маслов — командир рулевой группы, лейтенант В.М. Кутьин — командир торпедной группы.

Командиром БЧ-5 подводной лодки был инженер-капитан-лейтенант В.В. Кораблев. Это был опытный инженер-механик, требовательный к подчиненным и в тоже время веселый, с большим чувством юмора человек. Он многому меня научил как по механической специальности, так и по работе с подчиненным личным составом.

Особенно я благодарен командиру подводной лодки, капитану 2-го ранга А.Ф. Дубивко, офицеру требовательному и справедливому. Много времени он уделял учебе молодых офицеров. Нас, лейтенантов, Дубивко часто собирал в центральном посту, брал свою рабочую тетрадь и заставлял на память рисовать ту или иную корабельную систему или канализацию тока. Спрашивал, где находится в отсеке тот или иной клапан или кингстон, та или иная распределительная коробка и что от нее питается. В конечном итоге я досконально изучил устройство подводной лодки, что очень мне пригодилось в дальнейшей службе. Но самое главное — он предупреждал нас, чтобы мы никогда не поднимали руки на подчиненных. Этому совету я следовал всю свою службу. Хочу сразу заметить, что о «дедовщине» мы тогда вообще не слышали. Мы все — офицеры, старшины и матросы — жили одной семьей, не допускали грубостей и унижений.

В те времена никаких отвлечений личного состава подводных лодок на хозяйственные работы не было, подводники постоянно занимались на своих кораблях боевой подготовкой. Проводились занятия по специальности, учения и тренировки на командных пунктах и боевых постах. До автоматизма отрабатывались действия в отсеках подводной лодки по борьбе с поступающей водой и возникшим пожаром. Матросы и старшины своевременно сдавали зачеты на классность по специальности. То есть наш экипаж был в высокой степени готовности к выполнению любых задач.



Летом 1962 года, когда в воздухе явно запахло военной грозой, интенсивность подготовки экипажей всех четырех подводных лодок 69-й бригады усилилась еще больше, офицеров срочно вызывали из отпусков. Не прибывшего из отпуска инженер-капитан-лейтенанта В.В. Кораблева немедленно заменили инженер-капитан-лейтенантом А.Г. Потаповым с однотипной подводной лодки.

В начале сентября все четыре подводные лодки были перебазированы в губу Сайда, где боевая подготовка личного состава продолжалась с еще большим напряжением.

Ночью 1 октября 1962 года наша Б-36 вышла из бухты Сайда. Куда пролегал наш курс, никто из личного состава не знал. Скорость перехода нам была назначена такая, что обеспечивать ее могли мы, мотористы, лишь при работе тремя дизелями в надводном положении как минимум средним ходом. Для экономии емкости аккумуляторной батареи мы один или два дизеля (типа 37Д) подключали в режим "винт-расход". Это значит, что на избыток мощности дизеля подключали электродвигатель той же линии вала в генераторном режиме и полученную электроэнергию использовали для питания всех вспомогательных электромеханизмов и сети освещения.

Погода стояла штормовая. С одной стороны — это было хорошо, так как противолодочная авиация вероятного противника не летала, а от обнаруженных кораблей и судов уклонялись срочным погружением. С другой стороны — при большой качке усложнялся контроль за нагрузкой дизелей. Из-за постоянного оголения гребных винтов нагрузка на дизели уменьшалась, а при погружении гребных винтов — нагрузка на дизели резко возрастала. Эти скачки в нагрузке дизелей электрики электромоторного отсека выравнивали нагрузками генераторов. Штормовая погода угнетающе действовала на моряков, но вахтенные мотористы дизельного отсека и вахтенные электрики 6-го отсека мужественно переносили качку, бдительно несли вахту на своих боевых постах.

Первая неисправность возникла на левом дизеле. В работе пятого цилиндра мотористы обнаружили, что один из подшипников распределительного вала имеет повышенную температуру. Доложили в центральный пост об обнаруженной неисправности. После остановки его и вскрытия кожуха крышки пятого цилиндра обнаружили, что баббитовая наплавка вкладышей подшипника шейки распределительного вала подплавлена.



Чтоб поддержать заданную скорость перехода подводной лодки, по приказанию из центрального поста отключили носовую шинно-пневматическую муфту, а левый гребной электродвигатель типа ПГ-101 пустили для работы на винт. Электроэнергию для его работы брали со среднего ГГЭД типа ПГ-102 и правого ГГЭД типа ПГ-101, работающих в режиме “винт-расход” с одноименными дизелями. Таким образом, опять работали три линии вала, обеспечивая заданный ход.

После этого с мотористами, свободными от вахты, я стал устранять неисправность. Это был мой первый опыт проведения ремонтных работ в походе. Подплавленные вкладыши подшипника сняли, а на их место поставили новые из ЗИПа, предварительно с помощью шабера и краски подогнав баббитовую наплавку стальных вкладышей и добившись плотного прилегания к шейке распределительного вала. Здесь мне пригодился опыт шабровки вкладышей подшипников в учебной лаборатории училища и на производственной практике после 3-го курса на Коломенском тепловозостроительном заводе. Подшипник собрали, кожух крышки 5-го цилиндра поставили на место и доложили в центральный пост, что дизель готов к пуску. За нашими действиями во время ремонта дизеля наблюдал заместитель командира по политработе, капитан 3-го ранга В.Б. Сапаров. От него я получил первую служебную благодарность.

После преодоления подводной лодкой последнего противолодочного рубежа между Исландией и Фарерскими островами, то есть после выхода в Атлантический океан, командир по громкоговорящей связи «Каштан» сообщил по отсекам, что мы идем защищать остров Свободы — Кубу. Весь личный состав, в том числе и я, с энтузиазмом принял это сообщение. И тут же командир подводной лодки вызвал меня в центральный пост и сообщил, что мне и командиру БЧ-4, РТС инженер-лейтенанту Ю.А. Жукову присвоены звания — старший инженер-лейтенант, а командиру группы ОСНАЗ (радиоразведка), старшему лейтенанту Р.С. Аникину звание — капитан-лейтенант. Он поздравил нас с новыми воинскими званиями и сказал, что они нас ко многому обязывают. Я заверил, что буду служить Родине честно и самоотверженно. Да, и в своих подчиненных я был полностью уверен. Среди них не было ни одного «сачка». Это были специалисты высокого класса, преданные своему Отечеству и подводному морскому братству.



До Бермудских островов оставалось 500 миль, когда командир ПЛ решил наверстать наше опоздание в надводном положении, дав тремя дизелями полный ход. На подводной лодке было установлено три двухтактных дизеля типа 37Д, мощностью каждый по 2000 л.с. при 500 об/мин.

Когда всплыли в надводном положении, то в океане был шторм более девяти баллов. Крен достигал 45—50 градусов. Такая погода нас сопровождала более суток. Но личный состав и техника с честью выдержали эти погодные испытания. Однако не обошлось без поломок отдельных механизмов и устройств.

Штормовыми волнами отжало верхнюю крышку устройства ВПИС над 7-м отсеком, а также оторвало носовой аварийный буй над 1-м отсеком и несколько откидных листов над эпроновской арматурой на палубе над отсеками живучести.

Из-за повреждения верхней крышки устройства ВИГ 1С сразу же уменьшились боевые возможности подводной лодки, так как глубина погружения уменьшалась. С другой стороны, когда наша ПЛ была погружена американским фрегатом, мы не могли через это устройство выпустить сигнальный имитационный патрон, чтобы отвлечь акустиков фрегата от подводной лодки. Мы не смогли открыть нижнюю крышку ВИПСа в 7-м отсеке, так как это устройство было заполнено забортной водой из-за негерметичности верхней крышки.

А вот за потерю носового буя и откидных листов эпроновской арматуры после возвращения ПЛ в родную базу был предъявлен денежный иск. Поэтому в дальнейшем при приготовлении подводной лодки к боевой службе и после проверки ее АСС флота оба буя и откидные листы эпроновской арматуры стальными полосками приваривались к легкому корпусу. Это подтверждаю из опыта своей службы на ПЛ. Тем более там, где мы несли боевую службу, глубины не давали никаких шансов на спасение личного состава.

К действиям в тропических условиях подводная лодка оказалась не приспособленной по следующим причинам. А именно из-за:

- отсутствия системы кондиционирования в отсеках ПЛ (температура воздуха за бортом превышала 30 °С);
- отсутствия системы охлаждения аккумуляторной батареи при ее зарядке;
- высокой влажности в отсеках и солености забортной воды.



Температура на отдельных боевых постах (электриков, мотористов) доходила до 65 градусов по Цельсию. Все это приводило к выходу из строя материальной части (засаливанию водяных холодильников, снижению сопротивления изоляции систем, разгерметизации кабельных вводов, коррозионному износу трубопроводов и рубашек охлаждения нижних газовых захлопок и др.)

В 5-м отсеке в рубашках охлаждения внутренних ручных захлопок газоотвода дизелей появились свищи. Для проведения ремонтных работ в море на ПЛ из числа личного состава был подготовлен в базе нештатный корабельный электро- и газосварщик. Это был командир отделения электриков, старшина 1-й статьи В. Нефедов.

Из-за опасности быть обнаруженными, огневые работы в 5-м отсеке проводились только в подводном положении ПЛ, при отсутствии качки. При этом усиливался контроль за содержанием кислорода и водорода в отсеке. Электросварка проводилась только при содержании кислорода в атмосфере отсека не более 21 % и отсутствии водорода согласно требованиям (НБЖ ПЛ), при этом для сварочных работ использовался правый ГГЭД типа ПГ-101, у которого кормовой якорь работал в двигательном режиме, питаясь от АБАБ, а носовой — в режиме сварочного генератора. Для этого избирательный переключатель на его щите управления ставился в фиксированное положение: «Работа на электросварку». В этом случае в цепь параллельной обмотки возбуждения носового якоря вводилось с помощью пакетного переключателя дополнительное сопротивление в целях уменьшения напряжения на зажимах носового якоря для производства сварки.

Следующей неисправностью, с которой столкнулись электрики 6-го отсека, были многочисленные свищи, которые появились на тонкостенных красномедных трубопроводах, подающих забортную воду насосом ВЦН-90 5-го отсека к воздухоохладителям ГГЭД.

На подводной лодке установлены три главных гребных электродвигателя. На средней линии вала — ГГЭД типа ПГ-102, мощностью 2700 л.с. при 540 об/мин, на бортовых — ГГЭД типа ПГ-101, мощностью 1350 л.с. каждый при 440 об/мин. Размещались они в 6-м отсеке, а ГЭД экономического типа ПГ-104 мощностью 140 л.с. при 185 об/мин размещался в 7-м отсеке на средней линии вала.

Для искусственного охлаждения ГГЭД каждую бортовую машину обслуживает один электровентилятор, а среднюю — два.



Воздух от вентиляторов после охлаждения внутренних частей ГГЭД по воздухопроводу поступает в воздухоохладители, откуда попадает в отсек и понижает температуру в нем. В 6-м отсеке установлены восемь воздухоохладителей, по два — на бортовых ГГЭД и четыре — на среднем.

При отсутствии такого охлаждения температура обмоток якорей и полюсов достигает величины, критической для материала изоляции, температура воздуха в отсеке станет недопустимой и дальнейшая эксплуатация машины станет невозможной. Например, при выходе из строя двух воздухоохладителей у бортового ГГЭД его нагрузка должна быть снижена до 75 % номинальной (согласно НБИТС ПА), а у нас вышли из строя все восемь воздухоохладителей, так как все трубопроводы, подводящие к ним забортную воду, были в свищах. Для заделки этих свищей были использованы все ленточные бугели, имеющиеся в отсеках подводной лодки, а также резина и аварийная проволока, с помощью которых заделывались свищи на трубопроводах методом клетневки.

Однако аварийных средств для заделки вновь появляющихся свищей не хватало, поэтому ГГЭД приходилось эксплуатировать с определенными ограничениями. Все это привело к тому, что температура в отсеке приближалась к 70 °С, но электрики 6-го отсека мужественно и стойко держались. Бдительно несли ходовую вахту и не прекращали заделки свищей в трубопроводах. Здесь отличились все электрики, несущие вахту в 6-м отсеке. Но особую похвалу и благодарности заслуживают старшина команды электриков, главный старшина С. Мухин и командир отделения электриков, старшина 1-й статьи В. Нефедов.

Из-за негерметичности трубопроводов охлаждения ГГЭД в трюме 6-го отсека постоянно накапливалась забортная вода, что увеличивало дифферент ПА на корму. Для откачки этой воды почти непрерывно работал осушительный поршневой насос 2П-1 7-го отсека, который грамотно обслуживал старший трюмный старший матрос Кондратьев А.

Повышению температуры в 6-м отсеке способствовала также работа двух электродистилляторных установок типа ЭД 25/45, с помощью которых трюмные из морской воды производили дистиллированную воду. Эту воду использовали для доливки в электролит



АБ, а также для восполнения недостающей пресной воды личному составу ПЛ. С помощью этих установок трюмные произвели более 10 тонн дистиллированной воды. Здесь хочется отметить мастерство и отличное знание данной установки командиром отделения трюмных, старшиной 1-й статьи Козыревым С. и старшим трюмным старшим матросом А. Кондратьевым.

Из-за частых всплытий и погружений подводной лодки, зарядок и подзарядок АБ сильно расходовался запас воздуха высокого давления, который при любой возможности пополнялся двумя дизель-компрессорами ДК-2, расположенными в корме 5-го отсека за дизелями, и одним электрокомпрессором ЭК-15, расположенным в 6 отсеке.

Из-за повышенной влажности воздуха в отсеках постоянно выходили из строя дизель-компрессоры. Причиной этого явились частые поломки всасывающих и нагнетательных клапанов разных ступеней. В стесненных условиях, при высокой температуре в 5-м отсеке трюмные разбирали компрессоры и заменяли вышедшие из строя клапаны новыми, после чего компрессоры вновь использовали по назначению. За выполнение этих работ большой похвалы заслуживают старшина команды трюмных главный старшина Лизунов В., командир отделения трюмных, старшина 1-й статьи С. Козырев и старший трюмный старший матрос А. Кондратьев.

Из-за напряженной обстановки аккумуляторная батарея обслуживалась с нарушениями требований «Правил ухода за аккумуляторными батареями подводных лодок ВМФ» (ПУАБ-64). Аккумуляторная батарея не имела системы охлаждения электролита, поэтому во всех случаях заряд АБ должен быть немедленно прекращен без прекращения искусственного вентилирования АБ при достижении температуры электролита 47 °С. Но мы продолжали заряд АБ, так как в подводном положении подводная лодка должна обеспечена быть любой скоростью хода, а для этого аккумуляторная батарея должна иметь полную емкость. Для снижения температуры электролита почти постоянно работала система механического перемешивания электролита (МПЭ), что увеличивало расход воздуха высокого (низкого) давления.

При зарядке АБ в нормальных условиях МПЭ включают:

а) на 15 минут в конце каждого второго часа заряда на всех 3 ступенях, кроме последней;



б) на 15 минут в конце каждого часа последней — 4 ступени заряда;

в) на 15 минут перед окончанием заряда, однако для АБ без СВО допускается непрерывная работа системы МПЭ на последней ступени нормального и форсированного зарядов.

При проведении зарядки АБ электрики контролировали не только температуру электролита, но концентрацию водорода. Чем выше температура электролита, тем интенсивнее увеличивается выделение водорода. Например, при повышении температуры электролита от 20 °С до 40 °С на каждые 10 °С выделение водорода увеличивается примерно в два раза. А концентрация водорода в воздухе свыше 4 % (по объему) образует опасную взрывчатую смесь, которая легко воспламеняется от открытого пламени, от искры любого происхождения, при контакте с любой поверхностью, нагретой до температуры 330 °С.

Контроль за концентрацией водорода осуществлялся переносными газоанализаторами. При этом электрики четко знали, что при достижении концентрации водорода в аккумуляторных ямах 3 %, заряд АБ должен быть немедленно прекращен при продолжении ее искусственного вентилирования. А если подводная лодка вынужденно погрузилась, то электрики начинали вентилировать АБ батарейными вентиляторами в аккумуляторные отсеки при включенных приборах КПЧ-6.

В отдельных случаях температура электролита достигала +65 °С, но ни одной аварийной ситуации электрики не допустили. Слава им и хвала! Но особенно хочу отметить грамотную эксплуатацию аккумуляторной батареи командирами отделений электриков, старшиной 2-й статьи Колобовым А. и старшиной 2-й статьи Лебедевым В.

Однако аварийная ситуация не обошла нас стороной.

7 ноября по приказанию из центрального поста мотористы 5-го отсека стали готовить правый дизель к пуску в режиме РДП. При проворачивании воздухом на 2—3 оборота из индикаторных кранов всех цилиндров стала выбрасываться вода, о чем немедленно старшина команды мотористов, мичман А. Столяров доложил по громкоговорящей связи в центральный пост. После этого из центрального поста с помощью машинного телеграфа поступила



команда — готовить к пуску на винт в режиме РДП левый дизель. При проворачивании воздухом левого дизеля из всех индикаторных кранов шести цилиндров тоже стала выбрасываться вода. Из инструкции по эксплуатации технических средств мы знали, что при обнаружении воды по индикаторным кранам и клапану слива из внутренней газовой захлопки до выяснения и устранения причин поступления воды пускать дизель запрещается. Поэтому мы снова доложили в центральный пост о наличии воды в цилиндрах левого дизеля. Однако из центрального поста поступила вновь команда уже голосом по громкоговорящей связи, чтобы мы пустили левый дизель на винт в режиме РДП. Почему последовала эта команда, мы не знали. Хотя повлиять на отмену этой команды могли командир БЧ-5 инженер-капитан-лейтенант А.Г. Потапов и флагманский инженер-механик капитан 2-го ранга В.В. Любимов, которые находились в центральном посту.

Согласно “Инструкции по управлению кораблем”, мотористы обязаны выполнить команду из центрального поста, если она дана голосом после подачи данной команды машинным телеграфом.

Мотористы несколько раз провернули левый дизель воздухом до прекращения выбрасывания воды через индикаторные краны, после чего закрыли последние и пустили дизель. Сразу же в районе первого цилиндра послышался стук. Дизель сразу же остановили. Было ясно нам, что в 1-м цилиндре произошел гидравлический удар. Я не снимал с себя ответственности за случившееся. Упрекал себя за то, что позволил пустить дизель в данной ситуации. Однако делать нечего, пуск произведен, обратного хода нет. Доложили в центральный пост о случившемся. Подводная лодка оказалась в тяжелейшем положении, в строю остался только 3 (средний) дизель, который не мог работать ни в режиме РДП, ни на продувание главного балласта. Да и зарядку АБ током 1-й ступени делать было невозможно. Поэтому было принято решение ввести в действие правый дизель. Из свободных от вахты мотористов организовали ремонтную бригаду. В работе ремонтной бригады я принимал непосредственное участие. Сначала вскрыли все лючки картера и проверили, не попала ли в масло вода. Проверили далее все шесть шатунов на погиб, то есть измерили расстояния между шатунами и втулками. После чего их сравнили с ранее замеренными и записанными значениями в



эксплуатационном журнале дизеля. Замечаний не обнаружили. После этого снимать стали поочередно крышки цилиндров, визуально осматривать, нет ли трещин со стороны рубашек охлаждения, после чего каждую крышку опрессовывали и ставили на свое штатное место с последующим ее креплением. Вроде процесс несложный. Но ведь каждая крышка цилиндров весит порядка 300 кг. Мотористам приходилось выполнять эту работу в стесненных условиях, при температуре в отсеке в 50 °С и высокой влажности. Через неделю все крышки цилиндров были проверены, опрессованы и установлены на место. Опрессовкой проверили герметичность соединений водяного трубопровода в ресивере продувочного воздуха и рубашек цилиндров. Замечаний не было, но откуда же в цилиндрах дизеля появлялась вода?

При вскрытии спускных клапанов на внутренних газовых захлопках бортовых дизелей они оказались забитыми гарью, поэтому вода через них не сливалась в трюм, а скапливалась в нижней части газоотвода перед внутренней газовой захлопкой.

Когда же бортовые дизели поочередно готовились к пуску в режиме РДП, их проворачивали воздухом при открытых внутренних захлопках газоотвода, согласно эксплуатационной инструкции. При дифференте ПЛ на нос вода через открытую захлопку попадала в выпускной коллектор, а далее поочередно в цилиндры дизелей.

Откуда попадает забортная вода в подводном положении ПЛ в газопровод РДП, мы выяснили только по возвращении в родную базу. Виновницей оказалась двухбойная газовая захлопка РДП, у которой от высокой температуры выхлопных газов работающих дизелей подгорело уплотнительное резиновое кольцо. Поэтому в закрытом положении она пропускала забортную воду, которая скапливалась в газоотводе у внутренней газовой захлопки.

Учитывая наш опыт плавания, на всех подводных лодках в дальнейшем была смонтирована система охлаждения тарелки двухбойной газовой захлопки РДП. В открытом положении ее при работе дизеля под РДП к ней от насоса ВЦН-90 подавалась забортная вода, которая омывала резиновое кольцо, охлаждала его и выбрасывалась газами через гусак в кормовом ограждении боевой рубки.

После недельного ремонта правого дизеля он был опробован в работе и стал использоваться во всех режимах, что повысило техническую боеготовность ПЛ. Предварительно все спускные клапаны



с газовых полостей дизелей и газоотводов были прочищены, также были проверены на проходимость спускные краники из ресивера, промежуточного колена с компенсатором, выхлопного коллектора и ресивера продувочного воздуха.

При осмотре левого дизеля было обнаружено, что шатун 1-го цилиндра имеет погиб в поперечной плоскости и касается втулки, а втулка 1-го цилиндра в нижней части имеет повреждение (отколот кусок втулки). Остальные цилиндры замечаний не имели.

На совещании в присутствии инженер-капитана 2-го ранга В.В. Любимова и инженер-капитан-лейтенанта А.Г. Потапова было принято решение — отремонтировать дизель для работы на пяти цилиндрах. Ремонт проводили свободные от вахты мотористы и привлеченные матросы других боевых частей. Была снята крышка 1-го цилиндра, а затем с большим трудом были демонтированы поршень и шатун, так как последний своим погибом плотно прилегал к втулке. Затем откачали масло из картера дизеля, последний насухо протерли ветошью через вскрытый люк фундаментальной рамы в районе 1-го цилиндра. После этого поочередно через вскрытый люк матросы с помощью напильника скругляли острые кромки втулки в районе отколотого куска. Это делалось для того, чтобы при движении поршня его маслосъемные кольца не касались острых кромок втулки и не ломались. Это была трудоемкая операция, так как чугунная втулка цилиндра с большим трудом поддавалась обработке.

Через неделю подготовительная работа была закончена, из ЗИПа был взят новый шатун, к которому подсоединили поршень, предварительно сняв с него два нижних маслосъемных кольца, так как они могли при движении поршня вниз достигать отколотого куска втулки и поломаться.

Поршень с шатуном опустили в втулку цилиндра, после чего смонтировали нижнюю головку шатуна к шатунной шейке коленчатого вала. Затем поставили на место и закрепили крышку цилиндра, очистили картер дизеля от посторонних предметов, заполнили последний маслом и прокачали масляным насосом. После этого закрыли крышку люка фундаментальной рамы. Насос-форсунку 1-го цилиндра отключили от подачи топлива. Дизель еще раз тщательно проверили, провернули его вручную и воздухом и оставили его в



резерве. Эксплуатировать его решили в том случае, если из строя выйдет один из двух работающих дизелей.

При вводе в строй дизелей отличились все матросы, которые участвовали в этом процессе, но особенно хочу отметить высокую работоспособность старшины команды мотористов, мичмана А. Столярова, командиров отделений мотористов, старшин 1-й статьи А. Ефремова, Е. Николаева и С. Некрасова, старших мотористов старших матросов А. Миловидова и П. Никитина. Это действительно мастера своего дела, специалисты высокого класса.

При возвращении к родным берегам после прохода Фарер нам вновь не повезло, так как закончилось топливо. Однако оно еще оставалось в «мертвом пространстве» в топливных цистернах. Этот остаток топлива мотористы через трубопроводы вентиляции топливной системы собирали в 5-й отсек в цистерну сточного топлива, где его смешивали с маслом и ручным насосом заканчивали в расходный топливный бак, а оттуда данная смесь поступала к дизелям. Используя эту смесь, мы под дизелями прошли Норвежское море. При подходе к Баренцеву морю у нас закончился запас масла, поэтому остаток пути до базы прошли под электромоторами.»

«Так закончилась моя первая морская Одиссея. Но она многому меня научила. Я приобрел большой опыт по эксплуатации и ремонту механизмов и технических средств электромеханической боевой части.

В 1963 году я был назначен командиром БЧ-5 подводной лодки Б-36, на которой прослужил до 1970 года, то есть я последним из состава первого экипажа, «кубинского» покинул нашу «гвардейскую» ПЛ.

В 1968 году я был награжден орденом Красной Звезды. Мое имя занесено в «Книгу почета» ПЛ Б-36.

Почти 44 года прошло после Карибского кризиса, но я до сих пор с большой теплотой и гордостью вспоминаю наш «гвардейский экипаж» подводной лодки Б-36. Экипаж был действительно героический, включая рядовой, старшинский и офицерский состав. В тяжелейших условиях они самоотверженно выполняли



свой воинский долг и, если бы был отдан приказ на начало боевых действий, не задумываясь, отдали бы свои жизни.

Это были действительно настоящие подводники, мастера своего дела. Этот экипаж сыграл огромную роль в моем становлении как подводника и грамотного командира БЧ-5 подводной лодки».

Часть вторая

ОДИН НА ОДИН С АМЕРИКОЙ

Если у Мирового океана есть память, то он запомнит середину 80-х годов минувшего века как время ядерной грозы, вызревавшей в его глубинах и только по великому счастью не разразившейся атомными громами и молниями. Впрочем, хладнокровные историки называют этот почти четырехлетний отрезок времени (1983—1986 гг.) «периодом очередного обострения холодной войны». Но то был не только очередной, но и последний всплеск ядерного противостояния, его острейший после Карибского кризиса пик.

Все началось в декабре 1983 года, когда к берегам США с обоих океанских направлений — атлантического и тихоокеанского — двинулись атомные подводные крейсера СССР с баллистическими ракетами в шахтах. То был «адекватный ответ» на размещение американских «першингов» в Западной Европе.

Караваны ракет, упакованных в прочные корпуса атомарин, проплывали под водой с севера на юг и с юга на север вдоль западного и восточного побережий США, не останавливая своего грозного движения ни на час — каждодневно, ежемесячно, круглый год... Одни атомные ракетовозы через положенные сроки сменяли другие, держа под постоянным прицелом крупнейшие города США и военно-промышленные центры. Этот чудовищный механизм, запущенный на много лет, требовал исполинского напряжения человеческих сил, повышенной надежности корабельной, ракетной, ядерной техники. Оба флота, вовлеченные в эту глобальную круговерть — Северный и Тихоокеанский — расплатились за гонку, спешку, перенапряжение боевых служб



потерей двух атомных подводных лодок — К-429 в 1983 году и К-219 в 1986 году, — не одним десятком моряцких жизней...

Три года советские атомные подводные крейсера кружили у берегов атлантического побережья США. 90 баллистических ракет ежеминутно были готовы к старту, чтобы обрушить на города противника 1800 ядерных зарядов. Это был один из самых опасных этапов Холодной войны в океане...

«ПРИНЯТЬ АДЕКВАТНЫЕ МЕРЫ!»

Контр-адмирал Николай Николаевич Малов, быть может, как никто иной, соответствует понятию «рыцарь» в ракетно-ядерном веке. Он и его коллеги по 19-й дивизии атомных подводных лодок стратегического назначения выходили один на один с мощнейшим государством планеты — Соединенными Штатами Америки, и вся мощь американского флота, вся «президентская рать» была направлена против его корабля — атомного подводного крейсера-ракетоносца К-137...

— Если называть вещи своими именами, — замечает мой собеседник, отнюдь не склонный к патетике, — то каждый командир в океане, вел единоборство не просто с противоположными силами, а с государством США, с его военным мозговым центром — Пентагоном. Судите сами — я выхожу к берегам Америки, имея на борту по 16 баллистических ракет, каждая из которых в 20 раз превосходила по разрушительной мощности бомбу, сброшенную на Хиросиму... При этом боеголовки ракет разделялись в воздухе на самостоятельные части, каждая из которых «помнила» свою цель...

Если даже одна ракета прорвалась бы к своей цели, то Америка получала бы, как выражаются аналитики, «удар с неприемлемым ущербом». Судите сами, *только один ракетный крейсер 667-го проекта мог стереть с лица земли более 100 американских городов с населением в несколько тысяч человек. Не меньший ущерб получали бы и мы в случае удара «першингов» с территории Германии. Вот и приходилось ходить на подобные «турниры» целых три года...*



Хождение под Америку советских подводных ракетоносцев началось в декабре 1983 года. Именно в этом году холодная война дала второй после Карибского кризиса, едва ли не самый мощный свой всплеск: американцы, невзирая на протесты как своей, так и мировой общественности, разместили в Западной Европе крылатые баллистические ракеты типа «першинг». Подлетное время к Москве запущенного откуда-нибудь из Баварии «першинга» сокращалось до 6—7 минут. Даже при самой высокой готовности боевого дежурства советская система ПВО не успевала бы перехватить крылатую ракету с атомной боеголовкой. Именно тогда сложилась ситуация, которую политологи не без черного юмора определили так: «Пентагон приставил свой кольт к виску Кремля».

Нечто подобное уже было в начале шестидесятых годов, когда американские стратеги разместили свои ракеты в Турции. Тогда, чтобы добиться паритета в том же подлетном времени, Н.С. Хрущев приказал поставить советские ракетные батареи на Кубе. Известно, чем кончился «ракетный кризис»: мир был поставлен на грань всеуничтожительной термоядерной войны. Однако, по счастью, ведущим политикам удалось найти компромисс. Теперь же, в 1983 году генсек Ю.В. Андропов не захотел повторять «карибский фокстрот». Нужны были иные ответные меры. И он нашел их...

— Я был в море, когда услышал заявление генерального секретаря ЦК КПСС, — рассказывает Николай Николаевич Малов. — Он говорил об «адекватных мерах» — о размещении советских ракет на океанских театрах. Самым старшим на борту атомохода К-219 был я — начальник штаба 19-й дивизии атомных подводных лодок, и потому все вопросы моряков были обращены ко мне. Что это значит? Мы будем размещать ракеты на шельфе вдоль побережья Америки? Будем строить подводные ракетодомы? Что я мог ответить — я знал только то, что передало ТАСС. Мы получили радио следовать в базу. И вот тут-то уже на причале я и понял, что кроется за обтекаемой фразой насчет «адекватных мер».

Нас встречал командир дивизии, контр-адмирал Г. Шабалин. Он был, как никогда, решителен и суров: «Немедленно принимайте запасы и снова в море».

Несмотря на неисправность одного из реакторов, К-219 через пять суток под командованием капитана 1-го ранга А. Стрельцова



снова ушла на боевую службу. Правда, на сей раз недалеко — в район острова Малый Олений. Но именно так начались ответные меры, тот беспрецедентный трехлетний подводный конвейер, который завертелся с того дня, вынося баллистические ракеты к берегам США до рубежа подлетного времени в 5—6 минут. И если к виску Кремля был приставлен американский кольт, то к виску Белого дома был приставлен теперь и советский револьвер...

По печальному знамению судьбы атомарина К-219, открывшая новую подводную эпопею, ее же и закончила своей гибелью в 1986 году...

* * *

Для Николая Малова этот крутой виток холодной войны в океане стал главным делом его морской жизни. А началась она в Кёнигсберге 16 сентября 1946 года, когда в семье офицера-фронтовика, штурмовавшего прусскую твердыню всего лишь год назад, родился первенец, которому дали имя главного покровителя моряков и рыбаков — святителя Николая. Впрочем, тогда никто не мог предугадать, кем станет мальчуган. Это стало ясно лишь тогда, когда семья Маловых волею служебного назначения переехала с берегов Балтики на берега Желтого моря — в Порт-Артур.

— Наш дом находился в старой гавани, и такие знакомые многим лишь по романам и фильмам названия, как Электрический Утес или Золотая Гора, были для нас, мальчишек, обыденными понятиями. Недалеко от дома размещался пост матросов во главе с мичманом, еще дальше стояла зенитная батарея, где нам, мальчишкам всегда были рады. У батарейцев всегда можно было пообедать, посмотреть кинофильм... Но больше всего мы пропадали в порту, где стояли боевые корабли — эсминцы, сторожевики, подводные лодки... Они базировались именно там, где полвека назад стояли русские броненосцы — «Ретвизан», «Пересвет», «Севастополь», «Победа»... С той поры мне запал в душу рассказ о гибели эскадренного броненосца «Петропавловск», подорвавшегося на минах на внешнем рейде Порт-Артура. Я знал подробности гибели адмирала Макарова, художника Верещагина, знал и о спасении великого князя Кирилла Владимировича. И, конечно же, совершенно не



мог представить, что однажды мне придется принять участие в перезахоронении его останков в Петропавловской крепости да еще по специальному приглашению его потомков! Но такова уж вязь морских судеб.

В Порт-Артуре я пошел в первый класс русской школы, проучился только год, потому что отца перевели в Ленинград. Мы поселились на углу 19-й линии Васильевского острова и набережной лейтенанта Шмидта. И снова судьба — в ста шагах от дома находились стены старейшего морского учебного заведения — преемника Морского корпуса — ВММУ имени Фрунзе. Я, конечно, еще был очень мал, чтобы по достоинству оценить такое соседство. Но зато у набережной стояли боевые подводные лодки, на черных рубках которых краснели звезды с цифрами потопленных вражеских транспортов. Разумеется, мы находили лазейки, чтобы проникать на надводные корабли и даже немецкие трофейные суда. Так мы с младых ногтей пропитывались духом военного флота, солью морей...

А еще были книги. В десять лет я жадно проглотил роман Ивана Ефремова «Туманность Андромеды». Он просто потряс меня, и я по сию пору считаю эту вещь гениальной. Ошеломила и фантастическая «Аэлита»! После этой книги мы, питерские мальчишки, ничуть не сомневались, что жизнь на Марсе есть, и однажды в ясную ночь мы отыскивали красноватую точку этой вожаденной планеты на небе. Мы так пристально всматривались в нее, что стало казаться, что оттуда и в самом деле нам посылают сигналы. А после книги Всеволожского «Уходим завтра в море» я засобирался в нахимовское училище, благо тогда принимали пацанов после четвертого класса. Я поднажал на все предметы и хорошо закончил год, но тут вмешались воистину роковые обстоятельства — отца снова перевели к новому месту службы, на сей раз в штаб Закавказского военного округа. Как назло, тбилисское нахимовское училище к тому времени закрылось, о чем я горько сожалел, ни сном ни духом не ведая, что пройдет много лет и я все-таки приду в нахимовское училище в качестве... его начальника! Такие вот круги выписывает порой судьба.

В Тбилиси я окончил школу с золотой медалью и, конечно же, отправился поступать в самое главное, в самое престижное военноморское училище — имени Фрунзе. Тогда, в начале шестидесятых



годов военных людей не очень-то жаловали. После хрущевских сокращений бытовало мнение, что вместо командных училищ надо поступать в инженерные, благо не пропадешь на гражданке, если грянут новые сокращения. Именно так мне и посоветовал один из членов приемной комиссии, увидев в моем аттестате одни пятерки. Но я все же выбрал штурманский факультет и никогда о том не пожалел.

Уже на втором курсе стало ясно, что нас готовят к службе на подводных лодках, да притом атомных: упор делался на современные навигационные комплексы и многообразные приборы. Мы знали, что в состав ВМФ СССР одна за другой вводились ракетные подводные лодки, а точность стрельбы баллистическими ракетами зависела прежде всего от штурманского определения места старта. Говорили так: «Стреляет ракетчик, а попадает штурман». Поэтому гранит «навигационных наук» мы грызли более чем добросовестно. Да и учили нас опытейшие мастера штурманского дела. Начальник училища, вице-адмирал Александр Герасимович Ванифатьев прививал «фрунзакам» отменные командирские качества. Мы учились не только вести прокладку, но и быть командирами кораблей. А это особая наука.

* * *

Лейтенант Николай Малов получил блестящее назначение — на Северный флот, на 12-ю эскадру атомных подводных лодок, которая скоро стала 3-й флотилией самого мощного и современного флота СССР. И первый корабль, на который он пришел младшим штурманом (командиром электронавигационной группы), был также молод, как и новоиспеченный лейтенант. То была «Аврора» атомного ракетного флота — подводный крейсер 667А проекта, первенец весьма обширного семейства кораблей стратегического назначения «Ленинец». Правда, тогда у него был лишь секретный тактический номер — К-137, с которым ему и было суждено войти в историю флота.

— Нас было семеро лейтенантов, только что назначенных в экипаж головного корабля, — вспоминает Малов. — Поскольку «Ленинец» был первым, тренажеров к нему еще не успели создать, и мы осваивали новейшую технику, что называется, на натуре, сутками не вылезая



из отсеков. Но зачеты на допуск к самостоятельному управлению боевым постом все семеро сдали в срок. Это был мощный корабль с 16 баллистическими ракетами и современными торпедами, он был оснащен новейшей по тому времени электроникой. Мы гордились, что этот ракетно-ядерный исполин доверен нашим рукам... Гордились и тем, что нашу 19-ю дивизию возглавил опытный подводник, Герой Советского Союза контр-адмирал Владимир Чернавин. Именно ему было суждено принять Военно-морской флот СССР от адмирала флота Советского Союза Георгия Горшкова.

На подводные лодки 667-го проекта и их модификации легла основная тяжесть «ответных мер», предпринятых Советским Союзом в первой половине 80-х годов. Именно они, «азухи», как называли их подводники за литеру «А», прибавленную к номеру проекта, крейсировали в глубинах Саргассова моря и Северной Атлантики, именно они держали под прицелом страну, чьи вожди наводнили Западную Европу крылатой смертью.

— Первые походы были вполне успешными, — подводит итоги мой собеседник. — Не только противник, но и мы сами не ожидали, что сможем вдвое увеличить число подводных крейсеров на боевой службе. Можно сказать, что Атлантика стала вотчиной атомоходов 19-й дивизии. Конечно же, на плечи подводников легла чудовищная нагрузка. Тут так — вернулся из океана, готовься к новому выходу. А это значит — надо точно в срок пройти текущий ремонт, пройти докование, отправить в запас отслуживших матросов и принять пополнение, ввести «в линию» обновленный экипаж, то есть отработать в море все положенные курсовые задачи, успеть провести ракетные и торпедные стрельбы, пополнить все виды запасов и снова в Атлантику. Некоторые экипажи успевали в течение года трижды сходить на боевую службу, каждая из которых длилась по 80 суток.

Третья флотилия выталкивала в мировой океан подводные лодки с четкостью гранатомета. Дьявольский конвейер работал бесперебойно много лет: 5 лодок уходят на боевую службу, 5 лодок готовятся на смену, восстанавливают свою боеготовность.



Одна группа уходила из Атлантики, другая немедленно занимала ее позиционные районы. И так год за годом...

«Мы раскрыли тайну Бермудского треугольника!»

Не обходилось и без курьезов. Так вдруг прошел слух, что американцы не только отслеживают советские подводные лодки у своих берегов, но даже метят их особой краской. В самом деле, возвращались домой, разукрашенные рыжими пятнами. Объяснить их происхождение никто не мог, и этот факт стал не на шутку тревожить некоторых командиров. Неужели и в самом деле метят? Американская пропаганда быстро взяла на вооружение эти рыжие пятна. В психологической войне все средства хороши. Тогда командование флотилии призвало на помощь науку. В Атлантику вылетели самолеты со специальной исследовательской аппаратурой. Летали они не зря. После анализа собранных данных выяснилось, что в Саргассовом море подводная гора Якутат — по сути дела, кратер вулкана, из которого периодически выбрасываются в воды углеродистые соединения. Микроорганизмы охотно их поглощают и подобно краске оседают на всем, что оказывается в округе, в том числе и на корпусах подводных лодок.

— Но ведь американцы действительно вели за вами слежение.

— Вели. И еще как! На себе прочувствовали, как неуютно жить с чужим пистолетом у виска. Но стопроцентного отслеживания наших крейсеров они так и не добились. По оценке командующего 3-й флотилии, адмирала Ивана Никитовича Литвинова, подводная система слежения СОСУС регистрировала не более 20 % наших стратегических крейсеров. Эту цифру подтверждают и исследования, проведенные в 1-м НИИ ВМФ...

Капитан 1-го ранга Николай Малов, став начальником штаба 19-й дивизии, не вылезал из морей. Ему приходилось «вывозить» то одного, то другого молодого командира, кочевать с крейсера на крейсер. Он забыл, в какую сторону открывается дверь его берегового кабинета. От Малова в немалой степени зависела бесперебойность



Цикла, так называли кружение атомных подводных крейсеров у берегов Америки. Все понимали, какую великую стратегическую задачу выполняет 19-я дивизия, но...

— Сущим бичом для нас было участие в учениях по планам различных начальников. И хотя существовало положение, что корабли Цикла не вовлекаются ни в какие мероприятия, все же правило это нарушалось, и не раз. Иногда у нас отбирали командиров, назначая их на корабли-новостройки. Это же серьезнейшая проблема — подготовить командира-новичка для боевого дежурства в океане! И мы готовили, делая все, чтобы не выбиваться из графика.

Странное дело, многоярусная пирамида начальников Малова постоянно вставляла палки в маховики налаженного механизма боевого патрулирования. Каждый из них преследовал свои ведомственные цели, забывая о Цикле, о стратегической задаче 19-й дивизии атомных подводных лодок. Собственно, это был общий для всей страны стиль ведения дел. Главное — успеть закрыть свой план, а партнеры выкрутятся сами. И Малов выкручивался, как мог...

— Никто не хотел понимать, что у нас в дивизии не было ни одного свободного корабля, на котором экипажи могли бы отрабатывать задачи, обязательные по курсу боевой подготовки. Все крейсера — до единого — были задействованы по графику Цикла. Мы не имели права допускать бреши в том «ракетном заборе», которым мы окружили Америку. Я мечтал по минимуму — дали бы нам хотя бы списанную, обреченную на резку подводную лодку. И когда в октябре 1984 года к нам в Гаджиево прибыл главнокомандующий ВМФ СССР адмирал флота Советского Союза Сергей Георгиевич Горшков, я честно доложил ему о состоянии дел в дивизии. Я впервые докладывал столь высокому начальству и, конечно же, не знал «золотого правила» аппаратчиков — чем выше шеф, тем более радужную картину ему надо рисовать. Тем не менее главком вник в суть наших проблем и разрешил нам делать в непрерывном Цикле боевой службы по два 4-месячных перерыва в год для лучшей подготовки экипажей. Я поведал о еще одной нашей беде, Горшков и ее решил, запретив отзывать командиров Цикла на новостройки. Других предложений мне сделать не удалось, так как сидевший за



спиной главкома командующий Северным флотом, адмирал А. Михайловский показал мне скрещенные руки, мол, кончай жаловаться. И мне пришлось закрутяться. После совещания я услышал немало «добрых» слов по поводу моих инициатив, но главное было сделано: мы получили небольшую передышку. Увы, не надолго. Командиров как забирали, так и продолжали забирать. А на кораблях 41-й дивизии, которую назначили нам в подмогу, потекли парогенераторы, и мы снова остались без резерва.

Флот — одна из чувствительнейших структур общества, и если в государстве нелады, то это немедленно скажется на моряхах и кораблях. Страна переживала «пятилетку пышных похорон»: после смерти Брежнева приказал долго жить Андропов, за ним — Черненко, затем пришел четвертый лидер — Горбачев. Начались судьбоносные «ускорение» и «перестройка», которые сразу же ознаменовались серией жестоких техногенных катастроф и кровавых социальных беспорядков. А 19-я дивизия по-прежнему выполняла свой долг, верша круговращение подводных ракетодомов вдоль атлантического побережья США.

Номер трагедии — К-219

— Походы наших крейсеров выполнялись с высокой интенсивностью, — продолжает свой рассказ Николай Малов. — Но снабжение кораблей всем необходимым продолжало ухудшаться. Запчасти поступали от случая к случаю, сроки судоремонта затягивались, да и качество его оставляло желать много лучшего. Но самое ужасное было то, что на военном языке называется «укомплектованность личного состава». Сложилась опаснейшая практика латания кадровых дыр за счет большого числа специалистов, прикомандированных к тому или иному экипажу. А ведь коллектив корабля подобен оркестру, и если менять в нем музыкантов десятками, можно представить, как отразится это на его игре. У нас же игра шла не на жизнь, а на смерть. Раньше всех почувствовали опасность нашего положения механики дивизии. Они-то прекрасно видели, как быстро изнашиваются сложней-



шие механизмы сложнейших кораблей. Износ «человеческого ресурса» бросался в глаза не столь очевидно, но и он был немалый. Флагманский механик нашей дивизии, капитан 1-го ранга, инженер Н. Марцинковский однажды сказал мне, что недалек тот день, когда за столь пунктуальное решение Политбюро мы скоро получим свое... Так оно и вышло.

В сентябре 1986 года мне выпал долгожданный отпуск. Я уехал с семьей в Хосту — в санаторий Северного флота «Аврора». И вдруг как гром с ясного неба — «Сообщение ТАСС»: «Сегодня утром, 3 октября на советской атомной подводной лодке с баллистическими ракетами на борту в районе Бермудских островов в одном из отсеков произошел пожар... На борту подводной лодки есть пострадавшие...» Я сразу понял, что это наш корабль. Но какой именно? С трудом дозвонился до Гаджиева, трубку снял командир дивизии Пархоменко. У меня только один вопрос — «Кто?». У него только один ответ — «Британов».

6 октября 1986 года в 23 часа 03 минуты по московскому времени посреди Саргассова моря затонул атомный подводный крейсер стратегического назначения К-219. По великому счастью, командир корабля, капитан 2-го ранга Игорь Британов успел пересадить весь экипаж на надводное судно. Сам покинул тонущий крейсер последним. Погибли шесть человек, хотя, как показал позднейший, не менее печальный опыт, в подобных ситуациях теряется большая часть экипажа, как это было на «Комсомольце», не говоря уже о злополучном «Курске».

Москва метала громы и молнии, требовала точного ответа — кто виноват. Гибель К-219 приобрела международный резонанс. Генеральному секретарю ЦК КПСС Михаилу Горбачеву сообщили о катастрофе в тот момент, когда он вел переговоры с Президентом США Рейганом в Рейкьявике. Генсек приказал прекратить боевое патрулирование. Так был остановлен Цикл — великое подводное противостояние в Мировом океане, беспрецедентное в морской истории человечества. К-219 его открыла, К-219 его и закрыла, погрузившись раз и навсегда на пятикилометровую глубину коварного Бермудского треугольника. В реакторном отсеке остались надежно заглушенный атомный котел и человек, который успел это сделать ценой своей жизни, старший матрос Сергей Преминин.



В Гаджиево одна за другой прибывали высокие комиссии. Малов прервал отпуск и вылетел на Север. Разбирательство шло по старому флотскому правилу: корабль хороший — заслуга командира, корабль плохой — вина старпома. Малов по своей должности в штабе дивизии был как раз тем самым, всегда виноватым старпомом.

— Гибель К-219 стала закономерным итогом той порочной системы, которая сложилась, увы, не только на нашей дивизии, — анализирует Николай Николаевич. — Это же не дело, когда подводник, сдав боевой пост по контролю за баллистическими ракетами, тут же уходил нести караул на гауптвахте или чистить картошку в береговую столовую. Ни одна из комиссий не исследовала всего комплекса причин, приведшего к катастрофе. Во-первых, все прекрасно о них знали, во-вторых, докладывать о них наверх было невыгодно. Поэтому комиссия отметила недостатки в подготовке только одного британовского экипажа. А ведь в Атлантике тогда находилась отнюдь не одна К-219, а целых пять подобных ей кораблей! И у всех были те же проблемы. Никто не хотел выслушивать точные и объективные ответы начальника на всевозможные грозные «почему?».

«Почему в учебный центр поехал не весь экипаж, а только один корабельный боевой расчет?» Невозможно представить, что кто-то из вопрошающих записал бы потом в казенные бумаги честный ответ начальника штаба: «Да потому, что в дивизии некого было посылать в гарнизонные караулы». — «Почему не выдержаны сроки отработки курсовых задач?» — «Да потому что вопреки указанию главкома и нашим протестам, корабль, только что вернувшийся с боевой службы, был отправлен на флотские учения с ракетной стрельбой». И только адмирал В. Мочалов, зам командующего Северного флота по боевой подготовке, откровенно признался: «У нашего командования за все время действия “ответных мер”, не нашлось решимости доложить о невозможности очередных походов ввиду перенапряжения людей и кораблей».

А дальше все было в духе времени. Контр-адмиралу Николаю Малову предложили оставить службу на боевых кораблях и подыскали ему береговую должность — начальника Нахимовского училища в Ленинграде. Он же не мыслил себя без службы не действующем флоте. Добился приема у главнокомандующего и получил резонный,



в общем-то, ответ на свою настоятельную просьбу: «Нам толковые моряки и на берегу нужны». Все, в том числе и главком, понимали, что контр-адмирал Малов, по большому счету, ни в чем не виноват, и снятие его с должности, точнее, перевод на другую — всего-навсего лишь дисциплинарно-поучительная акция.

Так Николай Малов невольно осуществил мечту своего детства: принял нахимовское училище вместе с его беспокойными питомцами, у каждого из которых была своя мечта — уйти поскорее в большие моря. Училище, как и весь флот, как и вся страна, переживало лихие времена — 90-е годы, годы костоломных, бездумных ельцинских «реформ». Но именно в эти немилосердные годы Малов, что называется, пробил у московского начальства для юных моряков дорогу в большие моря. Нахимовцев стали брать в заграничные походы. Сначала была Финляндия, потом Дания, Голландия... И вот уже исторические бастионы острова Корфу, Париж... Ничего подобного за всю более чем полувековую историю училища не было. А тут — поход в Америку, на празднование 50-летия Победы в Пёрл-Харбор. Репортеры снимали нахимовцев, которые стояли рядом с Президентом США.

Чиновники косились, шипели, что «загранка» для нахимовцев не положена, а ребята в белых форменках с гордостью носили жетоны настоящих моряков — «За дальний поход», не подозревая, чего стоило их начальнику это новшество.

Мэр Санкт-Петербурга Анатолий Собчак, восхищенный бравым видом «питонов», решил открыть второе нахимовское училище — в Кронштадте (морской кадетский корпус). Но дело вовсе не в том, как красиво печатают шаг нахимовцы, когда маршируют по Красной или по Дворцовой площадям. Просто Николай Малов, помимо всего прочего, спасал сирот, спасал детей...

— Когда я принял училище, у нас было восемь круглых сирот. Перестройка и все ее последствия осиротили множество детей. Страшно сказать, что в 90-е годы их было вчетверо больше, чем после окончания Великой Отечественной войны, — два миллиона! Разумеется, я не мог превратить нахимовское училище в сиротский дом, но тем не менее, если мальчишки, оставшиеся без родителей, приходили к нам, мы делали все возможное, чтобы они нашли в стенах Меншикова дворца вторую семью. Скажем, так, при посту-



плении давали им фору и в физическом развитии, и в школьных знаниях. Они потом, как правило, наверстывали и то, и другое. Когда я покидал училище, в наших ротах обучались восемьдесят восемь круглых сирот. Рота, разумеется, родной семьи не заменит, но спасет от злых людей, от наркомании и прочих зол, которые подстерегают беспризорных ребят на улице.

В 2002 году Николаю Малову вручили знак старейшего на планете рыцарского ордена — Константина Великого. Церемония посвящения проходила в Москве. На золотые погоны лег бело-красный орденский плащ... Сегодня контр-адмирал запаса Николай Малов возглавляет петербургский филиал Военно-страховой компании. Он страшит своих бывших товарищей по оружию. Когда он выходил в моря, его никто не страховал. Потому что рыцари воюют без страховки.

КОМАНДИР УХОДИТ ПОСЛЕДНИМ...

Такого в океане еще не было... Тонул атомный подводный ракетоносец. Тонул медленно и мучительно. На его борту были четыре трупа и один живой человек. Трупы лежали в отсеках. Живой — стоял на мостике и смотрел, как неотвратно уходит под воду широкий и округлый нос атомарины. Это был командир.

Ни одному кораблю в мире не пришлось столкнуться с тем, что выпало на долю атомной подводной лодке К-219, ибо в мире не было более опасного корабля, чем тот, которым командовал капитан 2-го ранга Игорь Британов. Это был престранный гибрид ракетодома и подводной лодки (как, впрочем, и все другие корабли подобного проекта), начиненный торпедами и ракетами, ядерными реакторами и атомными боеголовками. Помимо нескольких центнеров прессованного тротила и оружейного плутония, а также урановых стержней, то есть веществ взрывающихся и радирующих, он нес в себе тонны серной и азотной кислот, тонны жутчайшего по своей едкой силе окислителя ракетного топлива — гептила. Все, что было создано человеческой цивилизацией для устройства конца света,



все это было плотно втиснуто, вбито в отсеки и закачено в баки, перевито трубопроводами высокого давления, кабелями мощных электротокков, магистралями перегретого пара да еще помещено с доброй сотней людей под многотонный пресс океана.

Корабль назывался подводным крейсером стратегического назначения К-219. Стратегическое назначение его состояло в том, чтобы в первые минуты весьма возможной войны выпустить по Вашингтону, Сан-Франциско, Детройту шестнадцать баллистических ракет с наименьшим подлетным временем. Примерно такие же ракеты, только американские были нацелены на Москву, Киев, Севастополь из Турции, Германии и Великобритании. Собственно, из-за этого ракетносу Британова и пришлось крейсировать в Саргассовом море. Это был ответный ход в дьявольских шахматах холодной войны. «Размещение ядерных ракет ближнего радиуса действия в Европе поставило советских стратегов в трудное положение, — свидетельствует американский аналитик. — Впервые Кремль оказался в пределах досягаемости ядерного оружия, когда ракета могла достичь своей цели прежде, чем советские лидеры узнали бы о ее запуске. Чтобы компенсировать эту угрозу, Советский Союз послал свои подводные лодки с ядерными ракетами на борту курсировать в непосредственной близости от побережья Америки... Советские лидеры полагали, что если обе столицы подвергнутся одинаковой угрозе уничтожения, то равновесие будет восстановлено».

На таком вот стратегическом фоне и разыгралась эта небывалая морская трагедия.

Сообщение ТАСС, как всегда в таких случаях, было обтекаемо и подловато:

«Сегодня утром, 3 октября, на советской атомной подводной лодке с баллистическими ракетами на борту в районе примерно тысяча километров северо-восточнее Бермудских островов в одном из отсеков произошел пожар... На борту подводной лодки есть пострадавшие. Три человека погибли».

Можно было подумать, что имена этих трех составляют государственную тайну.

Не составляло никакой государственной тайны и то, что на подводном крейсере взорвалась ракетная шахта. О причинах взрыва спорят и по сей день. Но тогда командиру корабля было не до дебатов.



Оранжевый смертельный дым расползался по ракетному отсеку, похожему на колоннаду древнеегипетского храма. А гептил, по сути дела, концентрированная азотная кислота, пожирал абсолютно все на своем пути — медь, пластмассу, металл и самое главное — сталь других ракетных шахт и прочного корпуса со скоростью миллиметр в час.

Никто не знал, как бороться с такой напастью. Инструкции, составленные, казалось, на все случаи жизни, совершенно не предусматривали такого поворота событий. Взрыв топливного бака ракеты? Абсурд! Вероятность, близкая к нулю. Но ведь не зря говорят: и не заряженное ружье раз в год стреляет. Вот оно и пальнуло. С распространением смертельных паров стали бороться так же, как и с объемным пожаром, тем паче что в ракетном отсеке вскоре вспыхнуло пламя. Оба ракетных отсека загерметизировали, заглушили оба атомных реактора, за что пришлось заплатить жизнью матроса Сергея Преминина. И, чтобы не рисковать больше остальными людьми, Британов приказал экипажу перейти на подошедший советский сухогруз «Красногвардейск», оставив на подводном крейсере только аварийную партию, да и то на светлое время суток.

Чтобы решиться на такой шаг, требовалось уже не воинское, а гражданское мужество, так как Британов вольно или невольно ставил себя под удар вполне возможного обвинения: «Не принял всех мер по борьбе за живучесть корабля». Ведь именно этого боялся командующий Черноморским флотом, вице-адмирал Пархоменко, когда держал до последнего момента на гибнущем линкоре «Новороссийск» почти полуторатысячный экипаж.

Тем не менее Британов сделал все возможное, чтобы спасти атомный подводный крейсер. Даже американские специалисты-подводники, не испытывая к своему бывшему противнику особых симпатий, признали, что капитан 2-го ранга Британов в аварийной ситуации действовал наилучшим образом. А уж им-то вторая версия катастрофы — срыв крышки ракетной шахты днищем атомарины «Аугусты» — была более чем известна.

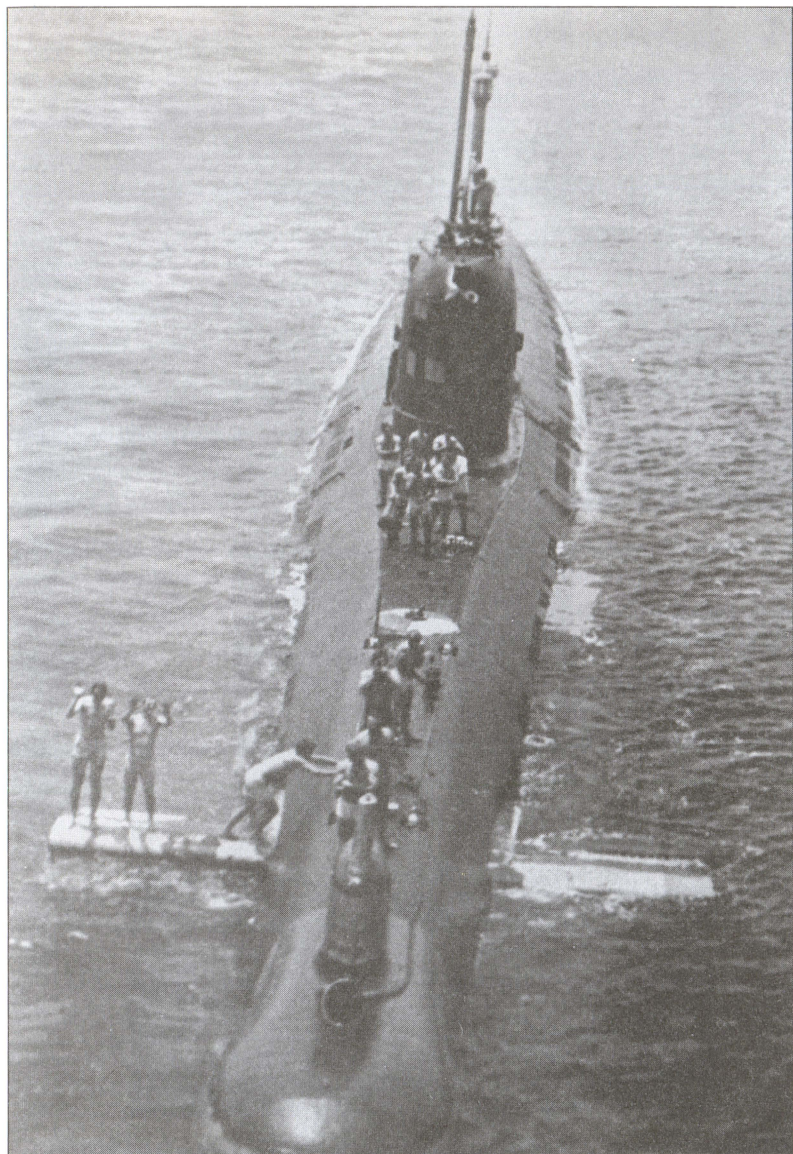
Британова приняли в Америке как настоящего героя.

«Но не надо и идеализировать американцев, — напишут потом соавторы-американцы в триллере «Враждебные воды». — В данном случае их намерения более напоминали пиратство, чем спаса-



тельную операцию». Такая откровенность делает честь бывшему военно-морскому атташе США в Москве Петеру Хухтхаузену и его коллеге Роберту Алан-Уайту. Они честно поведали о том, как опасно маневрировала под водой вокруг К-219 американская атомная подлодка «Аугуста» и как она намеренно оборвала своим перископом буксирный трос, переброшенный с носа советской атомарины на корму «Красногвардейска». Они же признались и в том, что командир буксира ВМС США «Паутхэтэн» имел задачу — добиться согласия русских подводников на буксировку и оттащить тяжело раненную атомарину в ближайшую американскую базу. Не получив от Британова «добра», буксир стал дожидаться, когда моряки оставят свой обреченный корабль. Тогда К-219 превратится в бесхозное имущество и подлодку можно будет увести без особых международных проблем. Но пока на подводном крейсере оставался хоть человек, «Паутхэтэн» не имел права высаживать буксирную команду на чужой корабль. Один человек на нем и оставался — по ночам, когда аварийно-спасательную партию забирали с К-219 на «Красногвардейск», чтобы не подвергать людей излишнему риску. Человеком этим был капитан 2-го ранга Игорь Британов. Засунув пистолет в карман меховой «канадки», он до утра торчал на мостике, ловя на себе взгляды американских биноклей и перископов. Он охранял 15-ракетный атомный крейсер стратегического назначения с той же внешней невозмутимостью, с какой стерегут сторожа яблоневые сады от мальчишеских набегов. Разве что сады не угрожают жизни своих хозяев, а здесь «охраняемый объект» мог взорваться и затонуть в любую минуту.

Ночь, да не одну, наедине с тлеющей пороховой бочкой, с выгорающими изнутри ракетными отсеками — это круто. Но Игорь Британов выполнял свой командирский долг так, как это предписывали все воинские уставы, все рыцарские кодексы чести всех времен и народов. Это и о нем можно спеть, не кривя душой: «Комбат, ты сердце не прятал за спины солдат». Его матросы были в безопасности на «Красногвардейске». На чаше весов Фортуны была лишь одна жизнь — командира. И если строгие судьи найдут толику вины Британова в роковом финале похода, то она, эта умозрительная вина, с лихвой искуплена теми его воистину боевыми дежурствами на мостике агонизирующего ядерного монстра.



Подводная лодка Б-36 в Саргассовом море



*Командир подводной лодки Б-36
капитан 3-го ранга Алексей Дубивко*



*Командир подводной лодки Б-4
капитан 2-го ранга
Рюрик Кетов*



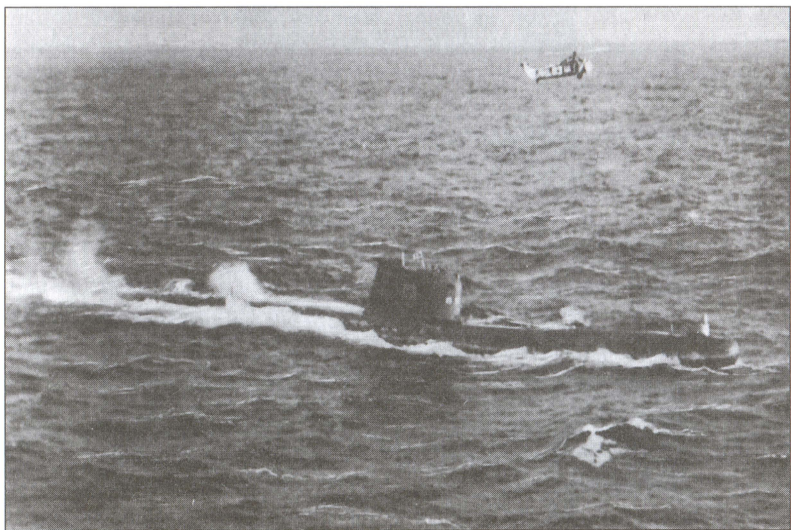
*Командир подводной
лодки Б-130
капитан 3-го ранга
Николай Шумков*



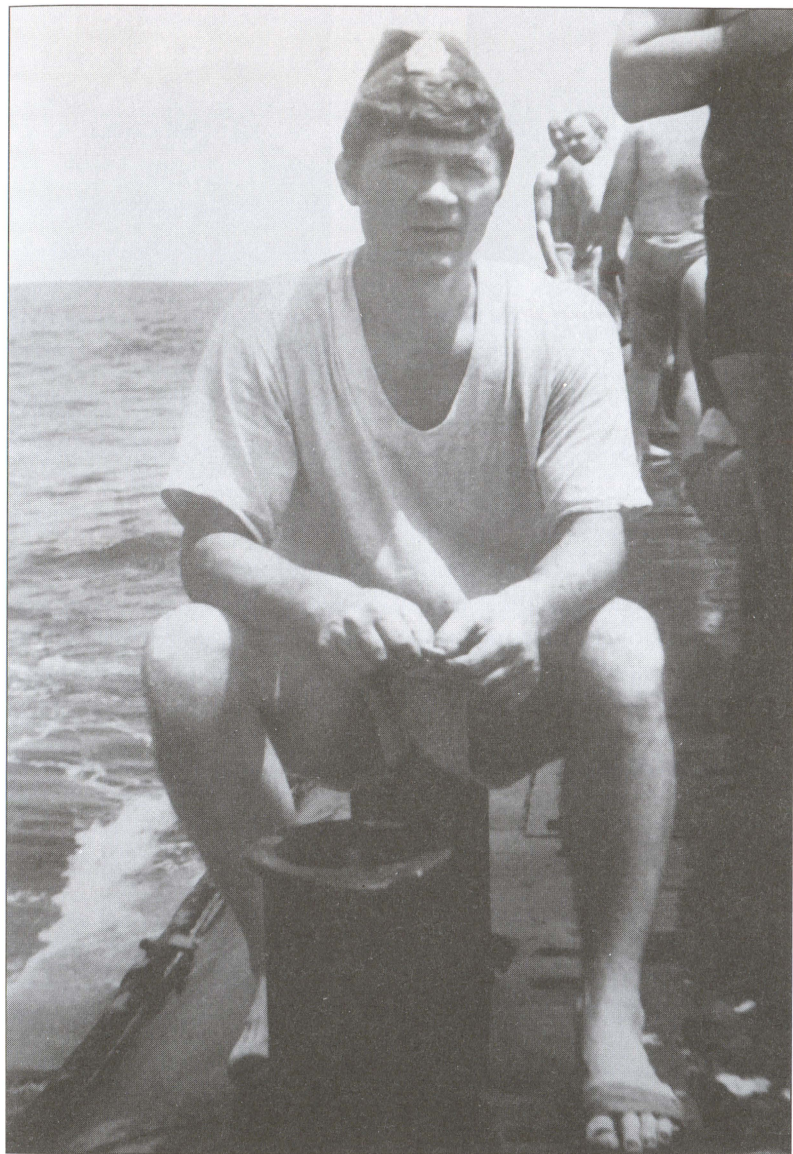
*Командир атомного подводного ракетоланосца стратегического
назначения К-240 Валерий Стоянов.
Карибское море. 1984 г.*



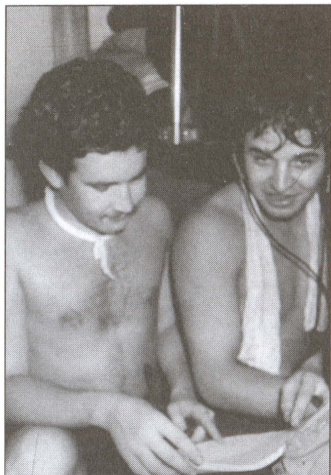
Командир подводной лодки Б-59 Валентин Савицкий



«Идет охота на волков...» Подводная лодка Б-36 пытается оторваться от преследования. Саргассово море. Октябрь 1962 г.



*Штурман подводной лодки Б-4
старший лейтенант Евгений Шеховец*



*Радиоразведчики
подводной лодки Б-59
на вахте.*

*Слева — старший лейтенант
Вадим Орлов. На шее мар-
левая косынка, чтобы пот
не стекал на документы.*

*Удушающая жара.
Саргассово море. 1962 г.*

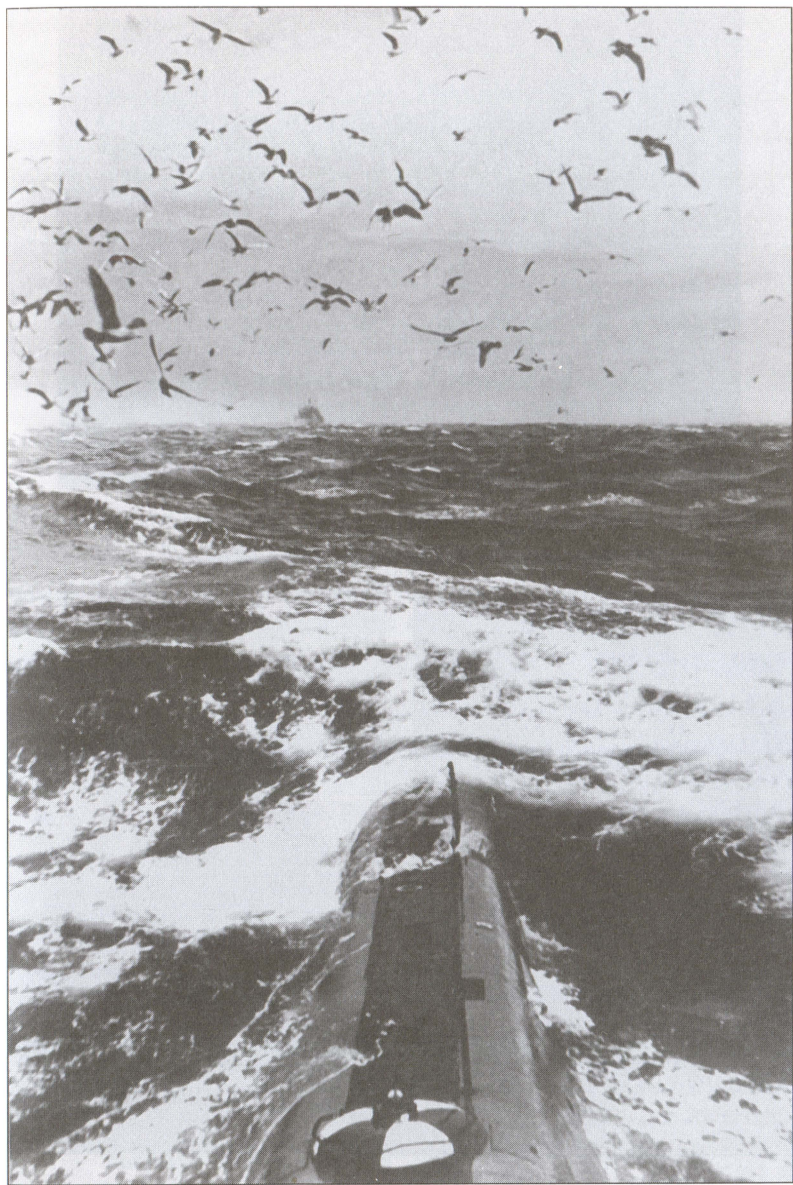


*Штурман подводной
лодки Б-36*

*капитан-лейтенант
Владлен Наумов.
Полярный. 1962 г.*



*Командир подводной лодки капитан 2-го ранга
Евгений Шеховец (справа), в центре его замполит
капитан-лейтенант Талант Буркулаков*



Море — поле судьбы...



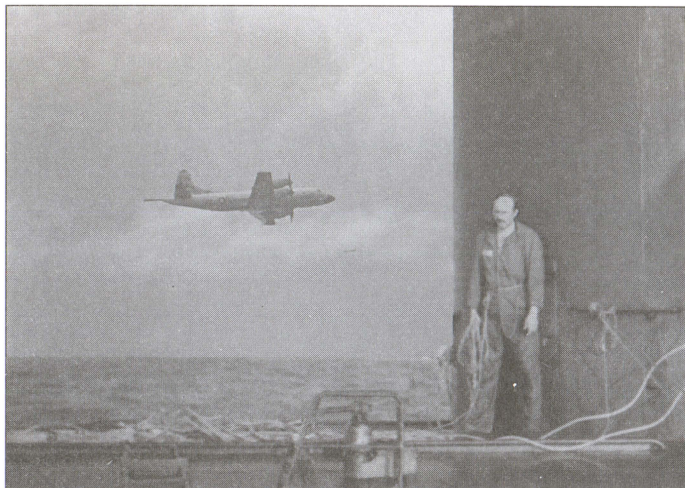
Командир атомного подводного ракетногосца стратегического назначения К-137 капитан 2-го ранга Вячеслав Попо



Командир атомного подводного ракетногосца стратегического назначения К-433 капитан 1-го ранга Валерий Фролов



Начальник штаба 19-й дивизии атомных подводных лодок контр-адмирал Николай Малов



*Командир сходит последним...
Капитан 2-го ранга Игорь Британов.
Через несколько минут К-219 навсегда исчезнет
в Саргассовом море. Атлантика. 1986 г.*



*Смертельная рана К-219.
Видна разорванная взрывом ракетная шахта*



*Вокруг места трагедии крутились иностранные суда.
С К-219 снят экипаж, но остался еще командир и не спущен флаг...*

*Командир атомного
подводного ракетноосца
стратегического
назначения К-219
капитан 2-го ранга
Игорь Британов*



*Герой Советского Союза
старший матрос
Сергей Преминин.
Ценой своей жизни он заглушил
ядерный реактор*



*Главнокомандующий Военно-Морским Флотом СССР
Герой Советского Союза адмирал флота Владимир Черनावин*



*Начальник боевой
подготовки ВМФ
Герой Социалистического Труда
адмирал Григорий Бондаренко*



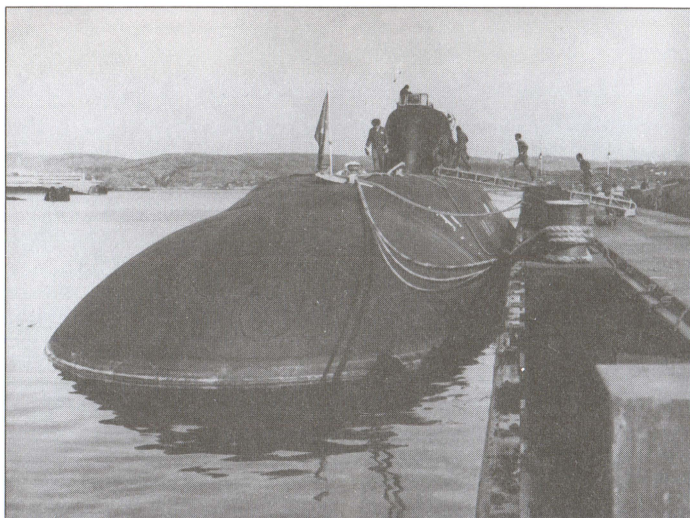
*Первый заместитель
Главного командующего ВМФ
адмирал флота
Иван Капитанец*



*Вице-адмирал Анатолий Шевченко — герой операций «Апорт»,
«Атрина» и многих других уникальных походов*



*Капитаны 1-го ранга Анатолий Шевченко
и Владимир Протопопов (справа) на палубе
атомной подводной лодки К-524 в проливе Нерса.
1985 г.*

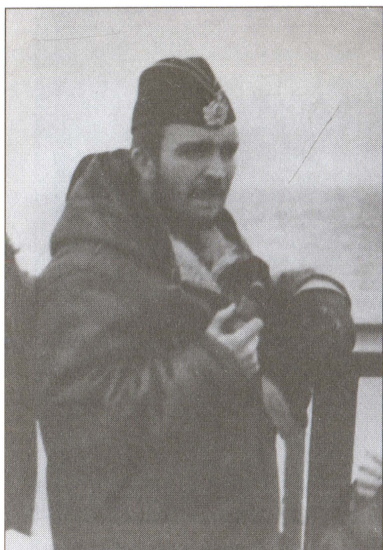


*Многоцелевые атомные подводные лодки 671-го проекта —
счастливые «щуки» холодной войны.*

*На снимке — одна из участниц операции «Атрина».
Западная Лица. 1986 г.*



*Командир атомной подводной лодки К-524
капитан 1-го ранга Александр Смелков*



*Командир
атомной подводной лодки
К-324 капитан
1-го ранга Сергей Ефременко.
Операция «Атрина»*



*«Умный лейтенант»
Виктор Курьшев —
изобретатель
цифровой приставки «РИЦА».
Полярный. 1984 г.*



*Легендарная «Рица» — аппаратура БПФ-ДВК.
Полярный. 1985 г.*



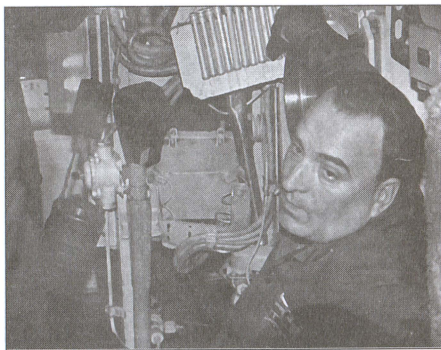
Операция «Атрина».

В центральном посту атомной подводной лодки К-524.

*В центре — помощник командира капитан-лейтенант
Сергей Куров*

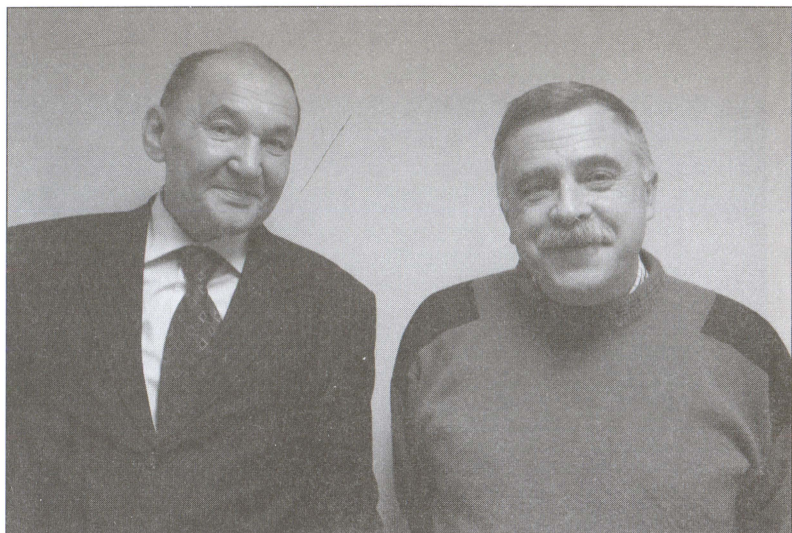


*Капитан 2-го ранга
Александр Кузьмин,
бывший старпом
«Черного принца»*



*«Маринеско» холодной войны
командир атомной подводной
лодки К-10*

*капитан 1-го ранга
Николай Иванов*



*Валерий Фролов и Валерий Стоянов:
мы ходили под Америку с разных океанских направлений!
Москва. 2009 г.*



*Бывший мичман с К-306 Михаил Смолинский и капитан 1-го ранга
в отставке Александр Кузьмин.
Ветеранам есть что вспомнить.
Киев. 2008 г.*



Он покинул (а мог и вовсе не покинуть) свой корабль лишь тогда, когда подводная лодка ушла под воду по самые «уши» — под рули глубины на боевой рубке. Едва Британов перебрался на надувной плотик, как через три минуты полузатопленный крейсер с бушующим внутри окислителем, навсегда ушел в бездну. Это случилось в 23 часа 03 минуты по московскому времени 6 октября 1986 года посреди Саргассова моря.

Момент был трагисторический: впервые за всю эпоху мореплавания уходил в пучину атомный ракетный крейсер. По старой морской традиции полагалось провожать тонущий корабль криками «Ура!». Но экипаж К-219 «ура» не кричал...

Как только вздетая корма атомарины, взблеснув под луной огромными бронзовыми винтами, скрылась под волнами, все суда, дрейфовавшие поблизости, поспешили прочь от опасного места. Никто не мог сказать, что произойдет в следующую минуту — вырвется ли из толщи океана ядерный гриб или шарахнет в борт мощный гидродинамический удар.

Британов греб на своем плотике вслед уходящим спасателям. Его подобрала шлюпка, спущенная с «Красногвардейска».

Спасенные подводники были доставлены на Кубу, а затем — спецавиарейсом — в Москву. На командира-«аварийщика» и его командира БЧ-5 (старшего механика) Красильникова, как водилось до той поры, немедленно завели уголовное дело. От суда скорого и предвзятого — обоим «преступникам» светило по восемь лет лагерей — их спасли разве что общая оттепель перестройки да грандиозный скандал в связи с посадкой немецкого пилота Матиаса Руста на Красной площади. Только что назначенный после смещенного предшественника министр обороны СССР, генерал армии Дмитрий Язов посчитал, что скандалов и без того хватает, а также взял во внимание и ходатайство тогдашнего главкома ВМФ адмирала флота В. Чернавина, повелел уголовное дело на командира К-219 и его инженера-механика закрыть. Но на флотской судьбе кавторанга Британова вопреки народной мудрости «за одного битого двух небитых дают» был поставлен беспощадный кадровый крест. Бывалого подводника, не по своей вине приобретшего уникальный опыт действий в небывалой аварии, отправили на гражданку. Выживай, как знаешь... И он снова ощутил себя на зыбком плотике



посреди валов житейского моря. Все надо было начинать заново. Исключенный из рядов КПСС, прогнанный с флота, ославленный самой злой молвой, кавторанг Британов не сломался, не спился, не затерялся в уральской глубинке, куда занесла его новая судьба. Напротив, сделал карьеру в Екатеринбурге на общественном поприще, стал заметным человеком в столице Урала.

Некоторые старые адмиралы-подводники, немало порисковавшие на своем веку, считают Британова виновным в гибели корабля. И я понимаю их: все они играли в одну и ту же воистину русскую «рулетку» — крутили барабан с одним патроном, подносили к виску и (пронеси, Господи!) нажимали на спуск. Если не так фигурально, то каждый из них выходил в моря примерно с тем же грузом проблем и неисправностей, что и Британов. Каждый из них так или иначе согласился с жестокими правилами той игры, которую им навязали: командир отвечает за все. Его первым награждают, но и первым же наказывают за все, что случится с его кораблем, с его людьми. Так-то оно так, но сколько же береговых чиновников под прикрытием этой державной максимы перекадывали долю своей ответственности за подготовку корабля к океанскому плаванию на плечи командира? И когда с кораблем что-то случается, нет с них, проектировщиков, строителей, снабженцев, ремонтников, держателей оружия, кадровиков, сурового спроса, потому что спрашивать можно лишь по результатам технической экспертизы, а объект для экспертизы недоступен, поскольку покоится на многокилометровой глубине. В прямом смысле — концы в воду. Вот и отвечает командир за всех и за все.

Ах, ты не хочешь отвечать за чужие грехи? Не хочешь выходить в море на недоделанном корабле с экипажем, наспех собранным с бору по сосенке? Ну, и не выходи, принципиальный ты наш, другой выйдет. Только ты уже никогда не поднимешься на мостик командиром, да и в партии тебе делать нечего, да и шел бы ты с флота подальше!

А вот мы ходили и виноватых на стороне не искали. Сами за все отвечали. Все так служили. И ничего — пронесило. Тебе не повезло, вот и отвечай за всех. Все за одного, один за всех. Или ты особенный?



Когда К-8 в Бискайском заливе после пожара затонула, ее командир, капитан 2-го ранга Бессонов навсегда в море остался. И командир погибшего «Комсомольца», капитан 1-го ранга Ванин тоже на дне морском лежит в ВСК — всплывающей спасательной камере. Орден Красного Знамени — его вдове. И командиру безвестно сгинувшей К-129, капитану 2-го ранга Кобзарю вечный почет и орден посмертно. Командир же затонувшего атомохода К-429, капитан 1-го ранга Суворов сумел выбраться из прочного корпуса — под суд его. Так что, товарищ Британов, радуйтесь, что ваше уголовное дело в архив сдали.

Такой вот приговор от отцов-командиров. И попробуй им скажи, что Британов и его коллеги — заложники порочной системы. Впрочем, согласятся, что система подготовки кораблей и комплектации экипажей — авральна и аварийна. Ее надо в корне менять. Но где взять другую, которая потребует немалые средства на содержание технических экипажей, быстрый и качественный ремонт, сносные условия службы для контрактников и прочие «роскошества»? В лучшие времена такого не было, а про нынешние и говорить нечего.

Все это Британов сознавал столь же хорошо, как и его нынешние критики. И все-таки в море вышел. Нельзя было не выходить. Другого бы послали, менее опытного, менее знающего экипаж и особенности корабля.

Я задал ему весьма жестокий вопрос: почему он не последовал старой морской традиции — не покидать мостик тонущего корабля и до конца делить с ним горькую участь?

— Была такая мысль... Но ведь потом бы во всем обвинили экипаж. Надо было доказать, что в нашей беде мы не виноваты.

И это не просто слова. Британов этого добился, как добился командир злосчастной Б-37, на которой рванули в одночасье все торпеды носового отсека. Тогда, отданный под трибунал министром обороны СССР, капитан 2-го ранга Береба сумел доказать на суде невиновность во взрыве экипажа своей подводной лодки.

Я познакомился с Игорем Британовым у решетки французского посольства в Москве. Мы вместе летели в Париж, а потом в Брест на 36-й Международный конгресс моряков-подводников. На обратном пути один из участников российской делегации попал в весьма



сложный переплет, перепутав авиабилеты. Я видел, как на помощь пришел Британов. В считанные минуты он принял нестандартное решение и выручил коллегу. Командир, он и в Париже командир! А еще я видел, с каким почтением подходили к нему подводники-профи из Англии, Германии, Италии, Франции. Одни пожимали ему руку, другие просили подписать книгу о К-219, в герои которой он вышел творческой волей трех соавторов. Годом раньше Британов побывал в США — в столице американских ВМС Аннаполисе. Офицерский клуб Военно-морской академии был полон. Когда в зал вошел капитан 2-го ранга запаса Игорь Британов, его встретили овацией. Далее слова очевидцев: «Американцы встали! Встали все! А это были те, кто всю жизнь считал своими врагами именно русских, те, кто командовал авианосцами и фрегатами, подлодками-охотниками, противолодочными самолетами, защищая свою страну от советской угрозы, и в первую очередь из глубины. Но сейчас они отдавали дань мужеству своего достойного противника, человека, который своей волей спас их побережье от ядерной катастрофы».

Встанут ли перед Британовым наши адмиралы? Не знаю. Не уверен. Если встанут, то не все. Уж так у нас повелось: тень любого обвинения — праведного или неправедного — сопровождает человека до конца дней. Но дело не во внешних почестях. Вот на днях министр обороны РФ подписал приказ о присвоении Игорю Британову звания капитана 1-го ранга запаса. Не прошло и пятнадцати лет, как справедливость восторжествовала. Она, эта справедливость, у нас редко торопится. Если учесть, что герои линкора «Новороссийск» получили свои награды с опозданием в сорок четыре года, если учесть, что некоторые офицеры с К-219 уже получили кресты ордена Мужества, а матрос Сергей Преминин посмертную звезду Героя России, то можно надеяться, что однажды наши чиновники, глубокие ценители воинского мужества, вспомнят и о командире подводного крейсера К-219, как и об остальных членах его экипажа.



«ЗАБУДЬТЕ, ГДЕ ВЫ БЫЛИ!» ИЛИ КОМАНДИР «КУЗЬКИНОЙ МАТЕРИ»

— Нам приказано было показать им «кузькину мать». Показать в Карибском море. Правда, Хрущев им в 1962 году уже показывал. Но и спустя двадцать два года возникла острая политическая необходимость пугануть Пентагон нашими ракетами...

Мой собеседник — капитан 1-го ранга Валерий Алексеевич Стоянов, бывший командир той самой атомной подводной лодки стратегического назначения К-240, которой выпала роль «кузькиной матери».

— Ну что ж, в Карибы, так в Карибы. Если Родина прикажет, мы шинель в трусы заправим. Правда, желающих идти со мной старшим на борту почему-то не оказалось. Все понимали, что мы идем на гиблое дело. Поэтому мне и сказали: «Ты, Стоянов, довольно опытный командир, сам справишься».

— А почему так сразу — гиблое дело?

— А вы попробуйте протащить незаметно слона в посудную лавку. Вот именно это мне и предстояло сделать: провести скрытно огромный подводный крейсер водоизмещением в шестнадцать тысяч тонн, с 16-ю баллистическими ракетами в шахтах в один из узких проливчиков между островов, которые, как частокол отгораживают Карибское море от Атлантики, от Саргассова моря. Ясен пень, что скрытности нам не соблости, а значит, поощрять нас никто не будет. В лучшем случае — не накажут. И никакие ордена не светят. Так что вперед и с песней.

Итак, 1984 год. Разгар европейского ракетного кризиса. Генеральный секретарь ЦК КПСС, политический лидер страны Юрий Андропов принимает решение показать американским политикам очередную «кузькину мать». Если Никита Хрущев выбрал в качестве «кузькиной матери» сверхмощную водородную бомбу, взорванную в 1962 году на Новой Земле, а затем баллистические ракеты, размещенные на Кубе, то Юрий Андропов сделал ставку на атомные подводные ракетonosцы стратегического назначения. Игра шла по-крупному, и дело дошло до козырей. Непрерывный ракетный



караван, который курсировал вдоль обоих океанских побережий США, стал рутинной «адекватной мерой». Надо было придумать что-то из ряда вон выходящее. И в Главном штабе ВМФ придумали — послать в Карибское море шестнадцатиракетный подводный крейсер. Если американские ракеты, нацеленные на СССР из Западной Германии и Турции, — это «кольт, приставленный к виску Кремля», то подводный ракетодром у южных берегов Америки — это, «бритва на горле Белого дома». Подлетное время ракет из шахт К-240 было меньше одной минуты, и никакая ПРО не смогла бы их перехватить...

— Готовились мы к этому походу более чем тщательно, — рассказывает Валерий Стоянов. — Всю нашу группу лодочного командования отправили на подготовку в учебный центр в Палдиски. Эстония. Потом отрабатывали схему взаимодействия с лодками 33-й дивизии, которую возглавлял тогда Валерий Исак. Они должны были отвлекать на себя натовские корабли при прохождении противолодочных рубежей. Руководил операцией контр-адмирал Геннадий Шабалин. Мне предписывалось — пройти Фареро-Исландский рубеж, войти в Саргассово море, а оттуда проникнуть через пролив Мона — это между островами Гаити и Пуэрто-Рико. Подготовка к походу была прикрыта завесой особой секретности. Но... о том, куда мы шли, знал чуть ли не весь поселок! Надо полагать, «утечка информации» была допущена специально. Это тоже входило в планы психологической войны, которая, по сути дела, была главной составляющей войны холодной.

И вот в августе 1984 года мы вышли из Гаджиева, погрузились в Баренцево море и двинулись в Северную Атлантику, в Саргассово море...

Девятнадцатую дивизию 3-й флотилии атомных подводных лодок вполне можно было назвать «дивизией Саргассова моря». Именно там, в легендарном море, населенном реликтовыми морскими чудовищами и гигантскими водорослями, и приходилось действовать гаджиевским подводным ракетоносцам. Невольно вспоминаются строки из романа Александра Беляева «Остров погибших кораблей»:



«— ...Мы попали в область Саргассова моря, таинственного моря, которое расположено западнее Корво — одного из Азорских островов. Это море занимает площадь в шесть раз больше Германии. Оно все сплошь покрыто густым ковром водорослей. “Водоросль” по-испански — “саргасса”, отсюда и название моря.

— Как же это так: море среди океана? — спросила мисс Кингман.

— Вот этого вопроса не решили еще и сами ученые. Как вам должно быть известно, теплое течение Гольфстрим направляется из проливов Флориды на север к Шпицбергену. Но на пути это течение разделяется, и один рукав возвращается на юг, до Азорских островов, идет к западным берегам Африки и, наконец, описав полукруг, возвращается к Антильским островам. Получается теплое кольцо, в котором и находится холодная, спокойная вода — Саргассово море. Посмотрите на океан!

Все оглянулись и были поражены: поверхность океана лежала перед ними неподвижной, как стоячий пруд. Ни малейшей волны, движения, плеска. Первые лучи восходящего солнца осветили это странное, застывшее море, которое походило на сплошной ковер зеленовато-бледных водорослей».

Ковер не ковер, но водоросли немало отравляли жизнь подводников, забивая водозаборные отверстия в корпусах подводных лодок, наматываясь на винты, цепляясь за рули и стабилизаторы. Но намного коварнее саргасс были другие «водоросли» — рукотворные: кабельные трассы, проложенные на дне океана и образованных им морей, систему освещения подводной обстановки SOSUS.

Пролив Мона, через который предстояло пройти в Карибское море, относительно широк — около 150 километров, и глубины в нем свыше 200 метров. Он соединяет две глубоководные впадины — Пуэрто-Риканскую — на севере (918 метров) и Венесуэльскую на юге (максимальная глубина — 5630 метров). Несмотря на 150-километровую ширину Моны, перекрыть пролив со стопроцентной гарантией не представляло особого труда, учитывая систему SOSUS.

К-240 предстояло форсировать пролив с довольно большой невязкой. Определить точно свое место к моменту прохода узкости — святая обязанность штурмана — не удалось. Дело в том, что



астрономическая система определения по звездам «Волна» требует, естественно, звездного неба, а оно, как назло, было закрыто в Саргассовом море плотными облаками.

— Шли, в основном, по счислению, поэтому невязка у нас была равна едва ли не ширине пролива, — вспоминает Стоянов. — Тем не менее надо было идти в Мону, несмотря на такую погрешность в определении места. Определяться другими методами означало для нас потерю скрытности. Слава Богу, больше благодарить некого, мы благополучно вошли в Карибское море, где нас поджидала целая поисковая армада, в 112 выпелов. Но они ждали, что мы пойдем обычной для подводного форсирования проливов скоростью, 6–8 узлов. А я приказал развить ход до 16 узлов. Риск, конечно, был. Но зато удалось ввести встречающих в заблуждение. После пролива Моны я отвернул в сторону Малых Антильских островов и сбросил ход до 2 узлов. Все шумящие агрегаты вырубили, режим «полная тишина» и вот так вот на глубине 120 метров уходили от преследователей. Я считаю, что форсировать пролив нам удалось без потери скрытности. Экипаж действовал, как единый организм. Как на себя самого, я мог положиться на своего старпома, капитана 2-го ранга Льва Сергадеева.

Слон в посудной лавке, верблюд сквозь игольное ушко, шило в мешке... Можно припомнить множество поговорок, которые весьма точно определяют то, что пришлось сделать капитану 1-го ранга Валерию Стоянову: провести «термоядерный исполин», как в шутку называют моряки подводные ракетноносцы стратегического назначения, в игольное ушко одного из проливов Карибского моря.

К-240 провела в Карибском море больше месяца — сорок суток. Карибское море как бы окаймлено глубокими впадинами — Венесуэльской, Колумбийской, Юкатанской, за исключением его западной части, где довольно много рифовых островов. Советский атомоход двигался по окружности Карибского моря, по самой кромке территориальных вод, расположенных на его берегах государств.

— Это была самая спокойная боевая служба, — усмехается Стоянов. — Никаких вражеских сонаров, облетов, поисковых операций... Да и в отсеках все ладилось, за весь поход ни одной



аварийной тревоги, ни одного воспаленного аппендикса, ни одного грубпроступка. Было даже время почитать Александра Беляева с его леденящими кровь предупреждениями:

«Саргассово море называют кладбищем кораблей. Редко кому удастся выбраться отсюда. Если люди не умирают от голода, жажды или желтой лихорадки, они живут, пока не утонет их корабль от тяжести наросших полипов или течи. И море медленно принимает новую жертву. Мисс Кингман слушала внимательно.

— Ужасно! — прошептала она, глядя в застывшую зеленую поверхность».

Нам удалось благополучно выбраться и из Карибского моря, и из Саргассова тоже. Вернулись в Гаджиево в точно поставленный срок. Доложил, как положено, о выполнении задания. Командующий 3-й флотилии, вице-адмирал Иван Литвинов (мы звали его Батей) пожал мне руку и сказал: «Забудь, где вы были. И никому ничего не рассказывай!» — «Есть забыть!»

Меня представили к ордену Красному Знамени. Но получить орден было не суждено...

— Почему?

— Я готовился к новому походу — в Арктику. Проблем выше головы — лодка досталась нам со множеством неисправностей, то не в строю, это не пашет. Продовольствие надо получать, расходное имущество... А тут в разгар всей кутерьмы подходит ко мне инспектор из политотдела и говорит: «У вашего матроса Сидорова, который вызывает на соцсоревнование матроса Петрова, не правильно составлен договор». Ну я и послал его к «кузькиной матери» с этим договором. То есть проявил политическую незрелость, непонимание роли партии и так далее. Представление на орден положили под сукно. Но ведь служили-то мы не за ордена!

Поход атомного ракетного подводного крейсера К-240 в Карибское море уникален. Никто потом туда больше не ходил. Мы долго обсуждали со Стояновым, как удалось ему выполнить это практически не выполнимое задание. Пришли к выводу, что вся противолодочная армада из 112 вымпелов, которая была развернута за проливом Мона, всерьез и не искала русской атомарины. Не верили американские флотоводцы, что русские пойдут на такой



немыслимый шаг — провести верблюда сквозь игольное ушко. Мол, сведения о прорыве в Карибское море — не более, чем дезинформационная акция.

Есть и другая версия этого чуда. Предотвратить проход русско-го «левиофана» в Карибское море американцы не могли. Проще всего не заметить демонстративной акции Советов. Вы нас пугаете, а мы ничего о том не знаем, ничего не видим, и нам не страшно. Это тоже ход в психологической войне. Возможно, не стали выносить сор из избы, кричать на весь мир об угрозе советского флота, помня опаснейший «ракетный кризис» 1962 года, когда на Кубе были размещены ракеты гораздо меньшей мощности, чем принес их в Карибское море «Ваня Вашингтон» — К-240. Но вот вопрос — согласились бы на такую «слепоту» американские налогоплательщики, если бы узнали то, что до сего времени скрывает от них Пентагон?

Сегодня в Карибское море снова пришли русские корабли. Они пришли по приглашению президента Венесуэлы Уго Чавеса. И провели совместные учения с венесуэльскими кораблями. Вряд ли кто-нибудь из нынешних моряков знает о походах подводников сюда в годы холодной войны. Хотя война эта все еще продолжается...

Потомок волжских болгар Валерий Алексеевич Стоянов ныне живет в Москве и служит в одном из отрядов МЧС. Кто-кто, а он к чрезвычайным ситуациям после подводной службы всегда готов.

К-240 доживает свой век в очереди на разделку в Сайда-губе. Она тоже не претендует на всероссийскую известность. Но свое место в истории отечественного флота она, безусловно, займет по праву. Вместе с другой лодкой, которая уже проторила путь в Карибы под командованием капитана 1-го ранга Алексея Алексеевича Шаурова, командира второго экипажа головного атомного подводного крейсера К-137. Впоследствии Шауров стал контр-адмиралом, начальником учебного центра ВМФ в Палдиски. Его знают и помнят многие моряки-подводники, проходившие через классы учебного центра.

Шаурова не стало в 2001 году.



РАКЕТНЫЕ КЛЕЩИ С ДВУХ ОКЕАНОВ

Почти одновременно с походом Стоянова на К-240 в Карибское море с другого полушария Земли вышел в Тихий океан такой же подводный ракетносец К-443 под командой капитана 1-го ранга Валерия Фролова. Они шли практически навстречу друг другу, разделенные перешейком Центральной Америки. Они брали Северную Америку в ракетные клещи. Так совпало или так было задумано в Главном штабе ВМФ, но факт остается фактом: осенью 1984 года на южных — океанских — подступах к США находились на боевом патрулировании два подводных атомных ракетносеца — К-443 и К-240, пришедшие туда один с Востока, другой с Запада. Когда-то именно так в XIX веке пришли на помощь США в испанской войне две русские эскадры. Несмотря на огромные расстояния, без радиосвязи, обе парусные эскадры почти одновременно достигли западного и восточного побережья США, чем вызвали восхищение американцев. Теперь же история повторялась, но с переплюсовкой знаков: русские ракетносецы шли к тем же дальним берегам в отместку, точнее, в противоядие американским «поларисам», наведенным из Западной Германии на Москву, Ленинград, Минск, Киев. Они доставили на выгодные стартовые позиции 32 баллистические ракеты с ядерным боеголовками, сократив подлетное время до одной минуты. Но ни жители США, ни граждане СССР не ведали о том ни сном, ни духом...

Командир атомного подводного крейсера стратегического назначения К-433 капитан 1-го ранга Валерий Фролов:

— Я сделал уже 15 «автономок», из них четыре — командиром подводной лодки. Но такого боевого распоряжения еще не получал. Идти надо было к Галапагосским островам. До нас туда еще никто не ходил. Первая прикидка по карте показала, что мой позиционный район отстоял от базы на 14 тысяч миль! Это 22 тысячи километров — более половины длины земного экватора. На переход туда и обратно, на несение боевой службы мне давалось всего 80 суток. Это означало, что идти в район надо было приличным ходом.

С учетом подвсплытий на сеансы связи путевая скорость К-433 составляла 12—13 узлов. Это была наиболее оптимальная



скорость для глубины в двести метров. Каждой глубине соответствует свой малошумный ход.

Есть люди, чья главная задача по жизни — это «сделать маршрут», как говорят горовосходители. К их числу можно отнести и путешественников, и водителей-дальнобойщиков, и астронавтов, и, конечно же, мореплавателей. «Сделать маршрут» — проложить небывалую трассу, разумеется, не только ради славы. Капитан 1-го ранга Валерий Фролов сделал уникальный маршрут — от Камчатских берегов до Галапагосских островов, принадлежащих Эквадору. Конечно, после того, как подводники обогнули под водой земной шар, этот поход не самый-самый. Но дело вовсе не в географии.

Капитан 1-го ранга Валерий Фролов:

— Мы шли не одни. Нашу К-433 прикрывала в ближнем охранении многоцелевая атомная подводная лодка проекта 671РТМ — типа «Щука». Ею командовал капитан 2-го ранга Виктор Бондаренко. Вместе мы составляли тактическую группу (ТГ) и должны были взаимодействовать, держать связь через космический спутник. «Щука» должна была проверять время от времени отсутствие слежения за нами, проверять не следует ли нам в кильватер, в зоне акустической тени, подводный конвоир типа... Но, слава Богу, нас в этом районе Тихого океана никто не ожидал и не поджидал. Мои радиоразведчики (группа ОСНАЗ) не отмечали повышенной активности в радиосетях управления Тихоокеанским флотом США. Американцы демонстрировали поразительную беспечность. Они ждали нас с привычных северных направлений, но никак не с юга. Невольно приходили на ум исторические параллели: в 1942 году немецкие подводные лодки подходили к берегам США, пересекая Атлантику. Несмотря на то, что шел уже четвертый год Второй мировой войны, американские суда ходили, как в мирное время — с непогашенными огнями, без охраны, работали все маяки. Именно тогда командиры немецких субмарин и набрали свои рекордные тоннажи, топя беспечные суда. Это походило на охоту в заповеднике среди непуганых зверей.



* * *

Едва отданы швартовы, как начинается особый отсчет времени, о котором мудрецы сказали так: люди делятся на живых, мертвых и на тех, кто в море. Вероятность смертельных ситуаций резко повышается. Вступает в действие алгебра судьбы, когда в режиме текущего времени итожатся и соотносятся все промахи и ошибки, все упреждения и точные попадания. Подводный ракетносец движется не только в океанской среде. Будучи ступком порядка и дисциплины, заданных параметров и точнейших технологий, он разверзает незримое море хаоса и энтропии. Эта слепая стихия ежесекундно размывает кристаллическую решетку жизни и техноса. Но только командирская воля противостоит этим ударам. Воля всех членов экипажа. Хочешь жить, умей быть собранным и четким.

Задраен верхний рубочный люк, и сразу же начинает вязаться вязь причин и следствий — цепь, которая либо приведет к победе, либо к катастрофе. Она создается как бы сама собой — из мелких неполадок и небольших везений, из двоичного кода, из парных случаев. Это дьявольская игра в «крестики-нолики»: успел — не успел, заметил — не заметил, сделал — не сделал.. И вдруг как гром среди ясного неба — прострел цепи: беда, пожар, тревога! Только командирские нервы — до последнего нейрона! — включены в эту гудящую от перенапряжения цепь случайностей и необходимостей. И потому именно он, единственный в экипаже, кто знает, как тонок тот волосок, на котором висит судьба корабля.

И так — день за днем, ночь за ночью, вахта за вахтой...

Вот только одна из его беспрестанных тревог — холодильные машины. Выйдут из строя холодильные машины, значит, корабль лишится электронного навигационного комплекса и многого другого. Холодильные машины рассчитаны на температуру забортной воды не выше +28 °С. А здесь в приэкваториальных водах на глубине 200 метров вода была тепла, как на крымском пляже, +26 °С. Перепад всего в один-два градуса. В любую минуту холодильные машины могли скиснуть. И надо было придумать резервный способ охлаждения хотя бы навигационного комплекса.

Из-за высокой температуры в отсеках начались сбои системы регенерации воздуха. Резко снизилось поглощение углекислого газа.



Подлекли твердый регенеративный поглотитель. Пришлось прямо в море переходить на запасные блоки. Ночью не уснуть от духоты. Подвсплывали на сеансы связи и тут же вентилировали отсеки в атмосферу через шахту ПВП. Но все равно голова были налита свинцом. От постоянной жары люди почти ничего не ели, душа, кроме компота и чая, ничего не принимала, некоторые похудели на десять килограммов.

Но тем не менее на маршруте развертывания подводники выполняли все указания Москвы, все распоряжения ЦКП — центрального командного пункта, вели перенацеливание ракет. Ракетный комплекс был в постоянной боевой готовности.

Это не укладывается в голове, в это почти не верится, но это было: там, в тропическом аду, в глубинах Тихого океана, моряки К-433 помнили о Чехове. Более того — они ставили его пьесы, играли его героев в одноактных пьесах-скетчах. Шили костюмы, накладывали грим... Это был единственный в мире театр под водой! Театр, где играли на палубе между ядерным котлом и ракетными шахтами. Никакие сюрреалисты не могли бы выдумать более нереальное, чем являла подводная жизнь советского флота. Право, этот ракетный крейсер не мог угрожать миру. Америка могла спать спокойно: подводники, игравшие Чехова на атомно-адских подмостках, не могли быть корсарами.

Говорят, им повезло — ни пожаров, ни провалов на глубину, ни обнаружений «супостатом», ни прочих чрезвычайных происшествий. Даже аппендицитов ни у кого не случилось. Но везти в подводном положении может день, два, ну, неделю. Но ведь не все же 80 суток сверхдальнего похода. Везение — это один из видов командирского мастерства.

Капитан 1-го ранга Валерий Фролов:

— В походе — на обратном пути — встретил Новый год. Дед Мороз был. А наряжать Снегурочку я не велел. Не велел, чтобы не дразнить моряков женским бюстом, пусть и накладным, накрашенными глазами, губами. Это слишком сильный раздражитель, выбивающий подводника из привычной вахтенной колеи. Понял это еще на надводном корабле, когда мы пересекали с экипажем



экватор. Там в свите Нептуна была хорошенькая «русалочка», даром что ряженая. Видел, какими глазами смотрели на «нее» некоторые парни, давно лишенные женского общения.

Вернулись. Но никого не наградили. Мешок с нашими орденами был в Афгане. Обидно было не столько за себя — у меня орденов хватало, сколько за своих офицеров. У некоторых по десять боевых служб и в Тихом, и в Индийском океанах, а на груди только одни юбилейные медали. Но, как объясняли мне мудрые политрабочие: разнарядки не было! Тем не менее я написал представления на командира штурманской боевой части (БЧ-1), капитан-лейтенанта Марса Рамазанова, на командира ракетной боевой части (БЧ-2), капитан-лейтенанта Александра Шутова, на командира дивизиона движения, капитана 3-го ранга, инженера Евгения Деменева, на командира электротехнического дивизиона, капитан-лейтенант-инженера Александра Зеленского... Они были настоящими героями этого похода.

В начале 90-х годов мне несколько раз довелось побывать в США в составе делегаций по ведению переговоров об ограничении стратегических вооружений. Разумеется, было очень любопытно взглянуть на жизнь страны, которая столько лет угрожала нам ядерным испепелением, а мы, соответственно, ей. Американские партнеры, конечно же, догадывались, что я был командиром стратегического ракетноносца. Вот только вряд ли им было известно о нашем походе к Галапагосским островам. Походе, которым я завершил морскую часть своей жизни.

Жаль только, на Галапагосских островах не удалось побывать. Говорят, там черепахи какие-то необыкновенные.



В КЛЫКАХ АЙСБЕРГА

Кто в море не ходил, тот Богу не молился.

Старинная пословица

Об этом корабле судачили бы до скончания века, как о советском подводном «Титанике» или как о еще одной мрачной загадке океана: шутка ли — бесследно исчезла огромная атомная подводная лодка с шестнадцатью баллистическими ракетами на борту, а главное, со ста тридцатью живыми душами в отсеках? И имя командира, капитана 1-го ранга Виктора Журавлева, как и имена всех его соплавателей, окутал бы мистический флер вечных молчаливиков. И рождались бы мифы и легенды об их безвестном исчезновении в пучине Северной Атлантики... По счастью, они остались живы и теперь — по истечении всех сроков секретности — сами могут рассказать о том, что с ними стряслось, и, смею заметить, это впечатляет не меньше иной крутой фантазии.

Итак, 13 (!) сентября 1983 года тяжелый атомный подводный крейсер стратегического назначения К-279 раздвигал могучим лбом океанские воды, спресованные 250-метровой толщей. Большая глубина обжимает не только сталь прочного корпуса, но и весьма напрягает душу. Вроде бы все нормально в отсеках, реакторы работают в заданном режиме, турбины выдают положенные обороты, гребные винты исправно вспарывают и отбрасывают стильную воду тугими струями, но ухо сторожко ловит каждый «нештатный» звук: не вырвало ли где сальник, не лопнул ли где трубопровод забортной арматуры? Да мало ли что еще может случиться на такой глубине? Тут любая поломка может стоить жизни всему экипажу. Как на зло, еще и мысли черные лезут про злосчастную американскую атомарину «Трешер», которая примерно в этом же районе и на такой же глубине вдруг канула в двухкилометровую впадину Уилкинса и лежит там вот уже двадцатый год. А все потому, что лопнул плохо сваренный трубопровод и подводная лодка была в мгновение ока затоплена и смята чудовищным давлением пучины. Никто из



129 человек на борту и ахнуть не успел — гидравлический удар вмял сферические переборки одна в другую, как стопку алюминиевых мисок... Все эти леденящие кровь подробности услужливая не к месту память выдает при первом же взгляде на глубиномер.

Конечно же, можно было бы идти и на ста метрах, и на пятидесяти, откуда шансов спастись и всплыть куда больше, но дело в том, что на таких глубинах резко возрастал риск наткнуться на айсберг. А в этой части Атлантики их было, по выражению штурмана, как пшена на лопате.

— Но ведь вы же могли включить гидролокатор в режиме миноискания. — заметил я тогдашнему дублеру командира К-279, капитану 1-го ранга Владимиру Фурсову. — И тогда вся подводная остановка открылась бы как на ладони?

— В том-то и штука, что мы должны были соблюдать полную скрытность. А звуковые импульсы гидролокатора легко засекаются противолодочными кораблями. Шла холодная война, и мы должны были крейсировать как можно ближе к берегам Америки. То были «адекватные меры», которые Брежнев принял в ответ на размещение американских «першингов» в Европе. Мы, таким образом, тоже сокращали подлетное время своих ракет.

— То есть вы шли совершенно вслепую? Как если бы автомобиль пробирался сквозь ночной лес, опасаясь включать не только фары, но и подфарники?

— Точно так. Шли, можно сказать, на слух... Дело в том, что небольшие айсберги наши акустики слышали в обычном режиме шумопеленгования. Океанские волны заплескивали на глыбы льда, вода стекала с них ручьями, и по этому журчанию при достаточной изощренности слуха можно было взять пеленг на опасного соседа. Большие же — столовые — айсберги оставались неслышимыми. О них-то и зашел разговор в кают-компании во время ужина. Кто-то вычитал в Наставлении по плаванию в Арктике, что осадка плавучих ледяных гор может достигать пятисот метров. Разгорелись споры. Автора Наставления подняли на смех. Мы считали, что глубина в 250 метров вполне безопасна для того, чтобы разминуться с айсбергами по вертикали. Потом кто-то вспомнил, что в этих местах погиб легендарный «Титаник»... В общем, ужин закончился обычной флотской травлей, и я отправился в жилой отсек, в свою



каюту. Сел на диванчик, взял в руки книгу... До сих пор помню, что это была парусная эпопея супругов Папазовых. Где-то играла гитара, и кто-то пел:

Океан за винтом лодки скомкан,
Глубины беспросветный покров.
Третий месяц идет «автономка»
Под плитою арктических льдов...

И вдруг книга вылетает у меня из рук, а вслед за ней выскакивает из своего гнезда графин с водой, и все вещи, и я с ними — летим вперед. Удар! Палуба уходит из-под ног резко вниз, лодка круто дифференцируется на нос... И яростное шипение врывающейся, как мне показалось, воды... «Вот так они и погибают!» — первое, что промелькнуло в голове. Со всех ног бросился в центральный пост...

Командирскую вахту нес в центральном посту старпом — капитан 2-го ранга Юрий Пастушенко. Мы встретились с ним в Гатчине, где он сейчас живет.

— Все было тихо и мирно, — рассказывает Юрий Иванович, — лодка шла на семи узлах, под килем два километра, над головой — двести семьдесят. Я сидел и писал суточные планы на завтрашний день. Вдруг — сильнейший удар и гул, будто кто по железной бочке саданул. Вылетаю из кресла, лечу вперед, успел схватиться за трос выдвижного устройства. Резкий дифферент на нос, теряем скорость, стрелка глубиномера быстро пошла вниз — на погружение. Глаза у боцмана — он на рулях стоял — круглые, воздух ртом ловит... Вахтенный механик залетел под пульт управления рулями. С трудом подобрался к микрофону межотсечной связи. «Учебная тревога! Осмотреться в отсеках!»

Тут рев пошел, вахтенный механик стал цистерны продувать, и совершенно зря, потому что на такой глубине продувание бесполезно... Короче говоря, поднырнули мы под айсберг и стали всплывать. Я думаю, мы врезались в клык ледяной горы — гигантскую сосульку, диаметром метров десять — и, скорее всего, обломили его, так как в носовом отсеке и после удара еще слышали грохот рухнувшей на палубу тяжести. Можно считать, отделались легко: смяли, правда,



весь носовой обтекатель со всей гидроакустической начинкой. Главная неприятность — замяли переднюю крышку одного из торпедных аппаратов. Он стал подтекать, а в нем спецторпеда с ядерным зарядным отделением. Пришлось ее вытащить из аппарата прямо в отсек и удалить из него весь личный состав. Осматривали его методом «бродячей вахты». И вовремя это сделали, так как труба аппарата вскоре полностью заполнилась водой. Заднюю крышку мы подкрепили раздвижным упором. Но это скорее для успокоения совести, чем для дела. Ведь забортное давление приходилось теперь не на переднюю крышку, которая работала на прижим, а на заднюю, то есть отжимало ее с чудовищной силой внутрь отсека. И надеяться приходилось только на честность неведомого нам рабочего Иванова—Петрова—Сидорова, чьими руками были сработаны зубцы кремальерного запора. Вырвать их на глубине в 250 метров могло в любую минуту... Вот так и плавали еще почти целый месяц. А что поделаешь? С боевой позиции не уйдешь — холодная война была в самом разгаре.

Когда вернулись в базу, никто не поверил нам, что мы ходили на такой глубине. «Вы вахтенный журнал переписали!» Чушь! Все было так, как было... Столкновение случилось 13 сентября в 21 час 13 минут 1983 года.

Вместо послесловия

Считалось, что море Баффина спокойное, поскольку не оборудовано системами ПЛО. Но айсберги... Даже при малой видимости в перископ можно наблюдать в этих водах до 40 айсбергов. Гренландия — мировой поставщик айсбергов.

Море, а тем паче океанские глубины — стихия мистическая. Вот и в приключении К-279 немало загадочных совпадений. Речь даже не о роковой дате — 13 сентября. Это, как говорится, само собой разумеется. Обратим внимание на номер атомарины — К-279. Печально известная подводная лодка «Комсомолец» именовалась в штабных документах К-278. Разница в номерах всего в единицу. Но число 279 кратное трем, а Бог, как известно, троицу любит. Нумерологам тут простор для умозаключений. Любопытно еще и вот



что: айсберг, на который наскочил «Титаник», сполз с того самого гренландского ледника, от которого откололась и глыба, едва не ставшая роковой для подводного крейсера. Заставляет задуматься, наконец, и то, что субмарина врезалась в ледяную гору неподалеку от того места, где покоится злосчастный лайнер. Но фортуна, Бог, судьба положили не повторять трагедию дважды в одном и том же месте.

25 АВТОНОМОК АДМИРАЛА ПОПОВА

Командовать самым мощным флотом России — Северным — адмирала Вячеслава Попова назначил президент и благословил Патриарх всея Руси Алексей II. Сюда, на север Попов пришел еще курсантом и все свои офицерские, адмиральские звезды «срывал» здесь, то в Атлантике, то подо льдом, то под хмурым небом русской Лапландии.

Юнга может стать адмиралом, но адмирал никогда не станет юнгой. Однако в новом комфлоте все еще живет юнга, который не устает удивляться жизни и жаждать подвигов и приключений. Эдакий поседевший, изрядно тертый льдами, морями и корабельной службой юнга.

В чем тут секрет? Возможно, в том, что детство адмирала прошло на отцовских полигонах и он сызмальства стрелял из всех видов оружия, водил боевые машины, рано познал соль военной жизни.

Ни у кого из больших начальников я не видел более романтического кабинета, чем у него, командующего не просто Северным — Арктическим флотом, Вячеслава Алексеевича Попова. Тут и место звездному глобусу нашлось (память о штурманской профессии), и напольному глобусу-гиганту со всеми океанами планеты, и портрету Петра, флотоводцу и флостроителю, и иконе Николы Морского, покровителя моряков, и по всем книжным полкам дрейфуют подводные лодки в виде моделей... А в окне — корабли у причалов, хмурый рейд да заснеженные скалы под змеистой лентой полярного сияния...

— Первая моя — лейтенантская — автономка, — заправил в мундштук свежую сигарету «Петр Первый», — прошла у в Западной



Атлантике, в так называемом Бермудском треугольнике. Ходил я туда командиром электронавигационной группы или, говоря по-флотски, штурманенком. Первый корабль — атомный подводный ракетный крейсер К-137, первый командир — капитан 2-го ранга Юрий Александрович Федоров, ныне контр-адмирал запаса. Ходили на 80 суток и каждый день готовы были выпустить по приказу Родины все 16 своих баллистических ракет.

Никаких особых причуд Бермудский треугольник нам не подбросил. Но все аномалии поджидали нас на берегу. Дело в том, что лейтенант Попов женился довольно рано на замечательной девушке Елизавете. И та подарила ему дочь. Лиза героически осталась меня ждать на Севере в одной из комнатшек бывшего барака для строителей. Жилье то еще — в единственном окне стекол не было, и потому я наглухо забил его двумя солдатскими одеялами. Топили железную печурку. Общая параша на три семьи... Но были рады и такому крову. Хибара эта стояла в Оленьей Губе, а я служил за двенадцать километров, в поселке Гаджиево. Как только мне выпадал сход на берег, вешал я на плечо «Спидолу», чтоб не скучно шагать было, и полный вперед, с песней по жизни. Транспорта никакого. Приходил я домой далеко за полночь, брал кирку и шел вырубать из льда вмерзший уголь, топил «буржуйку», выносил «парашу», если наша очередь была. На всю любовь оставался час-другой, а в шесть утра — обратно, чтобы успеть на подъем флага...

...В общем, отплавали мы без происшествий. Вернулись в Гаджиево. Меня, как семейного, отпустили с корабля в первую очередь. Да еще с машиной повезло: за уполномоченным особого отдела, ходившим с нами на боевую службу, прислали газик. А особист у нас был душевным человеком, бывший директор сельской школы, его призвали в органы КГБ и направили на флот. В годах уже, старший лейтенант, пригласил в машину — подброшу по пути. Едем, все мысли в голове, как обниму сейчас своих да подброшу дочурку... Приезжаем в Оленью Губу, а на месте нашего барака — свежее пепелище. У меня сердце заныло — что с моими, где они? Особист меня утешает: спокойно, сейчас разберемся... И хотя сам торопился, в беде не бросил, стал расспрашивать местных жителей, что да как. Выяснилось: барак сгорел месяц назад от короткого замыкания в сети. По счастью, никто не пострадал. А семью лейтенанта Попова



отправили во Вьюжный, там ее приютили добрые люди. Через полчаса я смог наконец добраться до своих... Но на этом приключения не кончились. Дело в том, что в том же 1972 году произошла одна из самых страшных трагедий нашего флота: на атомном подводном ракетоносце К-19 вспыхнул жестокий объемный пожар, в котором погибли люди. История той аварии ныне хорошо известна, о ней написаны книги и песни...

— «Спит девятый отсек, спит, пока что живой...»

— Да, именно эта. Слова и музыка народные, хоть и секретилось все тогда. Впрочем, мы-то знали немало, поскольку были с К-19 в одном походе и вернулись в базу почти одновременно. Мне даже пришлось участвовать в обеспечении похорон погибших матросов в Кислой Губе.

Вскоре после этого печального события, мы с Лизой улетели в отпуск — домой, в Вологдау. Транспорта в город не было, и я позвонил из аэропорта маме...

— Господи, — ахнула она. — Ты где?! Стой на месте, никуда не уходи! Я сейчас приеду!

Я позвонил Лизиной маме, теще. Реакция та же:

— Слава, ты?! Господи, будьте на месте, я сейчас приеду!

Мы с Лизой переглянулись — что у них стряслось? Примчались наши мамы в аэропорт, виснут на мне, обе в слезах... Они меня уже похоронили. До них слухи дошли от местных военных летчиков, которые летали в Атлантику на спасательные работы по К-19. Знали, что и я в автономке, и были уверены, что среди погибших их сын и зять... Самое печальное, что и отец уехал на полигон со своим дивизионом с этой же мыслью. Надо было срочно сообщить ему, что я жив. Но как? Полигон далеко — под Лугой, телеграмму туда не доставят. Надо ехать к нему... Полетел я в Питер, а оттуда в Лугу, как говорится, в том, в чем был. А был я, несмотря на ранний март, в щегольских полуботинках, в парадной фуражке при белом кашне... В таком наряде по весенней распутице далеко не прошагаешь. А полигон огромный. Батя со своими ракетчиками невесть где. Да еще ночь — глаз коли. В управлении полигона никого, кроме дежурного старшего лейтенанта. На год-другой постарше меня, но службу правит — не подступись. Ну, рассказал я ему вкратце, по каким делам отца ищу.



«Так ты с атомной лодки?!» — шепотом спрашивает, поскольку вслух тогда такими словами не бросались.

«С атомной...»

Вызывает старлей дежурный ГТС — гусеничный тягач, сажает меня, и полный вперед! Мчимся напрямик — через лес, чтобы сократить путь. Вдруг по глазам — мощный луч. Ослепли. Остановились.

«Стой, кто идет?! Выходи! Документы!» Слышу, как затворы передергивают. Въехали мы в секретную зону, где отец ракеты испытывал. Объясняю, что я сын подполковника Попова.

Старший охранения только охнул: «Давайте к нему быстрее! Батя ваш совсем плох от переживаний!»

Мчимся в расположение дивизиона — палатки в лесу. Вхожу, офицеры на нарах в два яруса спят, у железной печурки отец прикорнул.

— Здравствуй, папа, я живой...

Батя у меня всю войну прошел, артиллерист, танки немецкие жег. Никогда слезинки ни одной у него не видел. А тут глаза заблестели.

— Так, — командует он. — Начальнику штаба — спать! Остальным — подъем! Столы накрывать.

Движок запустили, свет дали. На стол из досок — по-фронтовому: тушенку, хлеб режут.

— И кружки доставайте!

— Товарищу командир, так сухой закон же...

— Знаю, я ваш сухой закон! Поскребите по своим сусекам!

Ну, конечно же, что надо, нашлось, разлили по кружкам и выпили за мое возвращение из первой моей автономки...

— Последняя, двадцать пятая, наверное, тоже запомнилась?

— Еще как запомнилась... Это было весной 1989 года. Я выходил в море на борту ракетноносца как заместитель командира дивизии «стратегов» — подстраховывать молодого командира атомохода. Впереди нас в дальнем охранении шла торпедная подводная лодка К-278...

— Это печально известный «Комсомолец»?

— Он самый... За сутки до гибели этого уникального корабля я переговаривался с его командиром, капитаном 1-го ранга Ваниным



по ЗПС — звукоподводной связи. Вдруг получаю 7 апреля странное радио с берега — дальнейшие задачи боевой службы выполнять самостоятельно, без боевого охранения. И только по возвращению в базу узнал о трагедии в Норвежском море...

— А самый опасный для вас поход?

— В 1983 году. Я — командир 16-ракетного атомного подводного крейсера. Выполняем стратегическую задачу в западной Атлантике — несем боевое дежурство в кратчайшей готовности к нанесению ответного ракетно-ядерного удара. Вдруг в районе Бермудского треугольника — не зря о нем ходит дурная слава — сработала аварийная защита обоих бортов. Оба реактора заглушились, и мы остались под водой без хода. Перешли на аккумуляторную батарею. Но емкость ее на атомоходах невелика. Спасло то, что удалось найти неподалеку район с «жидким грунтом», то есть более плотный по солености слой воды. На нем и отлежались, пока поднимали компенсирующие решетки, снимали аварийную защиту...

— А если бы не удалось найти «жидкий грунт»?

— Пришлось бы всплыть на виду у «вероятного противника». В военное время это верная гибель. В мирное — международный скандал. Да и вечный позор для меня как подводника-профессионала.

Кстати, в этом же районе погибла спустя три года небезысвестная К-219. На ней произошел взрыв в ракетной шахте, от ядовитых паров окислителя погибли пять человек. Командир, капитан 2-го ранга Игорь Британов вынужден был всплыть...

Мой ракетносец, совершенно однотипный с К-219, находился на соседней позиции, и я по радиоперехвату понял, что у Британова случилась беда. Ходу до него мне было чуть более двадцати часов. Готовлю аварийные партии, штурманскую прокладку, и не зря — вскоре получаю персональное радио: «Следовать в район для оказания помощи К-219. Ясность подтвердить». Ясность немедленно подтверждаю. Но квитанции на свое радио не получаю. Еще раз посылаю подтверждение — квитанции нет. Снова выхожу в эфир — ни ответа, ни привета. Молчит Москва, и все... А я уже больше часа на перископной глубине торчу, вокруг океанские лайнеры ходят — не ровен час, под киль угодишь. Наконец приходит распоряжение — оставаться в своем районе. Вроде бы положение



К-219 стабилизировалось, помощь не нужна. Стабилизировалось — оно стабилизировалось, да только на третьи сутки ракетный крейсер затонул. До сих не могу себе простить — мог ведь пойти к Британову, не дожидаясь этих треклятых квитанций. Схитрить мог... У меня же и люди подготовленные, и все аварийные материалы на борту... Пришли бы — и ход событий мог пойти иначе. Но ведь поверил, что ситуация выправилась. А там окислитель разъедал прочный корпус со скоростью миллиметр в час... О том, что К-219 затонула, узнал только в родных водах, когда пошли на замер шумности в Мотовский залив. В шоке был...

Вообще всю мою морскую походную жизнь снаряды падали рядом со мною, осколки мимо виска проносились, но ни разу не задело. Это еще с курсантских времен началось. В 1970 году ходил на стажировку на плавбазе ПБ-82 в Атлантику. А там как раз почти точно также, как К-219, затонула после пожара атомная подводная лодка К-8, и мы пошли в Бискайский залив оказывать ей помощь. Так что и там по касательной пронесло. Кто-то молился за меня сильно. Везло...

— Суворов бы с вами не согласился. «Раз — везенье, два везенье... Помилуй, Бог, а где же уменье?» Не могло одному человеку просто так повезти двадцать пять раз подряд...

— Опыт, безусловно, накапливался от автономки к автономке. Но все-таки море — это стихия, а у стихии свои законы — вероятностные. У меня ведь как было: 10 боевых служб до командирства, 10 боевых служб командиром подлодки и 5 боевых служб — замкомдивом отходил, старшим на борту.

— Первый командирский поход, наверное, тоже памятен?

— Конечно. Все та же Атлантика. Ракетный крейсер стратегического назначения К-245. К счастью, все обошлось без эксцессов. Зато каждый день гонял свой КБР — корабельный боевой расчет до седьмого пота. Страсти кипели, как на футбольном поле. КБР — боевое ядро экипажа, с которым, собственно, и выходишь в ракетную атаку. А уж когда вернулись, я своих лейтенантов на другие лодки за «шило» — спирт — продавал. Придет иной командир, просит на выход в море штурмана моего или ракетчика. «Так, — говорю, — этот стоит два литра “шила”, а вот за того придется и три отлить».



— Конечно, это шуточные расценки. Но если говорить о цене человеческой жизни на море...

— Это особая тема и, в общем, безбрежная... Много спекуляций и демагогии. Здесь не бывает аксиом и порой все зависит от конкретной ситуации. Вот вам два случая в одном походе. 1985 год. Идем из родного Гаджиева в Западную Атлантику — устрашать Америку. Я — старший на борту подводного ракетного крейсера. Обходим Англию с севера, и тут командир сообщает мне, что у матроса Зайцева аппендицит, требуется операция. Доктор получает «добро» и разворачивает операционную. И тут пренеприятный сюрприз: вместо заурядного воспаления слепого придатка обнаруживается прободная язва двенадцатиперстной кишки. Операция длится пятый час... Но все безуспешно. Доктор докладывает, что требуется специализированная хирургическая помощь, которую можно оказать лишь в береговых условиях. Что делать? Даю радио в Москву. Разрешают вернуться, благо международная обстановка тому не препятствует.

Доктор обкладывает операционное поле стерильными салфетками, заливает разрез фурацилином, и мы ложимся на обратный курс. Приказываю ввести в действие второй реактор, и атомоход мчитесь полным ходом через два моря домой. Летим в базу, неся матроса с разрезанным животом. В Гаджиеве нас встречает главный хирург флота чуть ли не в белом халате и стерильных перчатках. Извлекаем матроса через торпедопогрузочный люк.

«Жить будет?» — спрашиваю хирурга.

«Будет».

Разворачиваемся и снова уходим на боевую службу. Уходим с легким сердцем — спасли матроса. Но не зря говорят: возвращаться — пути не будет. Не проходит и недели — мичман во втором отсеке лезет отверткой в необесточенный щит. Конечно же, короткое замыкание, мощная вспышка. Обгорел — страшно смотреть. Лицо черное, руки, грудь... Глаза белые, как яйца вкрутую, без зрачков. Ясно, ослепнет парень. Жалко его. А что делать? Снова возвращаться? Ну, не поймут нас. У вас что, спросят, ракетный крейсер или плавучий лазарет? Принимаю решение следовать на позицию. А на душе тошно, ослепнет мичман, инвалида привезем... И вроде как на моей совести все это... Как-то



зашел в пятый отсек, где медицинский изолятор. Слышу странный постук — тук-тук, тук-тук-тук... Любой нештатный шум на лодке — это без пяти минут аварийная тревога. Стал вслушиваться... Ага, из-за переборки медблока доносится. Вхожу и столбенею: сидит наш мичман весь в бинтах, повязку на глазах приподнял, спички под распухшие веки вставил и бьет молоточком по чекану — рисунок по латуни выбивает. Ну, я, конечно, от радости на него заорал. И такое облегчение на душе испытал. Не ослеп, сукин сын! Будет видеть!

Так он через неделю уже на вахту заступал как миленький.

Одно могу сказать: за все двадцать пять автономок ни разу с приспущенным флагом домой не возвращался...

Мы говорили о цене человеческой жизни... А какова цена человеческой судьбы? Ведь в наших походах решались порой и судьбы моряков. 1987 год. Боевая служба в Атлантике. Я, как замкомдива подстраховываю молодого командира подводного крейсера, капитана 2-го ранга Сергея Симоненко. А у него довольно жесткие отношения с замполитом, и тот приходит ко мне в каюту для разговора с глазу на глаз. Чего я только не услышал о командире: и такой-то он и растакой, и весь экипаж от него стонет, и в море его выпускать нельзя, и еще много всего. Выслушал я, надо как-то реагировать... «Хорошо, — говорю, — раз такое дело — проведем закрытый социологический опрос». Написал анкеты, анонимные, разумеется, раздал офицерам. Ну, и чтобы командира не ставить в неловкое положение, включил в опросный лист и свою фамилию, и старпома, и механика, и замполита. Обработывал анкеты сам. Выяснилась поразительная вещь: командир набрал максимальное число положительных баллов. А самый низкий рейтинг оказался у политработника. О чем я ему конфиденциально и сообщил. И что же? После возвращения в базу этот «комиссар» настроил на меня в политотдел форменный донос: я-де не понимаю кадровой политики партии, подрываю авторитет политработника, и все в таком духе. Дело приняло нешуточный оборот. Моей персоной занялся секретарь парткомиссии флотилии. Стал разъяснять мне, что анкетирование — это прерогатива политотдела, что я превысил свои полномочия. В общем, все шло к тому, чтобы положить партбилет на стол. По счастью, у начальника политотдела хватило ума и сове-



сти прекратить «охоту на ведьм». Однажды он вручил мне папку, в которой хранилось досье на меня.

— Иди в галюн, сожги это и пепел в унитаз спусти.

Так я и сделал.

— А как сложилась судьба командира?

— Сергей Викторович Симоненко окончил академию, вырос в замечательного флотначальника, ныне вице-адмирал, возглавляет флотилию атомных подводных лодок. А ведь могли по навету списать на берег.

Я теперь анкетирование систематически провожу. И на кораблях, и в штабах. Служить без этого не могу. Ведь если нет поддержки снизу, нельзя руководить военным коллективом, а подводным в особенности.

— Вячеслав Алексеевич, случались ли на боевых службах подвиги в официальном смысле этого слова?

— Все дело в том, что считать подвигом... Боевое патрулирование у берегов вероятного противника с термоядерным ракетодомом на борту — само по себе подвиг, коллективный подвиг всего экипажа. Но подвиг, ставший нормой, перестает быть подвигом в глазах общества или большого начальства... Не так ли?

Вам нужны личности... В декабре 1984 года на боевую службу экстренно вышел подводный ракетоносец К-140. Командовать им был назначен капитан 1-го ранга Александр Николаевич Козлов, побывавший в тот год еще в двух автономках. И хотя уже был приказ о его переводе в Москву, он вынужден был без отпуска (!) снова идти к берегам Америки, поскольку у молодого командира К-140 не было допуска на управление кораблем такого проекта. Козлов ответил «Есть!» и повел крейсер в океан. А через неделю его хватанул инфаркт миокарда. Дать радио и вернуться? Но тогда в стратегической обороне страны возникнет ни чем не прикрытая брешь. Козлов принимает решение продолжать поход. На время его заменили капитан 2-го ранга А. Лашин, выходивший в море на командирскую стажировку, и старпом, капитан 3-го ранга С. Егоров. Известно, как инфарктнику необходимы свежий воздух, спокойная обстановка, зелень... Но где все это взять в стальном корпусе под водой? Корабельный врач давал дышать своему пациенту кислородом из баллончиков спасательного снаряжения, выхаживал, как мог и



учили. Через несколько недель Козлов, невзирая на боли в груди, заступил на командирскую вахту. Об инфаркте сообщил по радио только за двое суток до возвращения в базу.

На мой взгляд, Александр Козлов совершил подвиг, не оцененный в должной мере. Чтобы не подводить флотских медиков — куда, мол, смотрели?! — наградной лист на Героя Союза в Москву посылать не стали. А зря..

И вот я о чем еще думаю: Север делает нашу службу чище, чем она могла бы быть в иных климатических условиях..

Нам сегодня многого не хватает, того нет, другого.. Но хуже всего не хватает нам гордости и достоинства. Да, мы бедны. Но только не надо винить в том наших стариков. Не надо их топтать. Мне не стыдно, когда мой батя, приняв 9 мая чарку за Победу, марширует на месте и поет: «Артиллеристы, Сталин дал приказ!» Он всю войну жег из пушек немецкие танки — четыре ранения, шесть орденов.. Нельзя терять моральное право смотреть им в глаза — живым и мертвым. Да, я беден, но я горд. И мне не стыдно смотреть в глаза своему внуку Славке. Ему шесть лет. На парадах мы вместе обходим на катере корабли. Он стоит со мной рядом в форменке с гюйсом, в бескозырке и отдает честь нашему флоту. И как бы ни ругали нынешнюю молодежь, она идет нам на смену, и в ней есть свои Сергейи Преминины, свои, не известные нам пока — до трудного часа — герои. Надо только смотреть, кому ты сдаешь свой пост.

Вся тяжесть ядерного противостояния сверхдержав легла на плечи прежде всего экипажей атомных ракетных подводных крейсеров стратегического назначения. Это явствует и из самого названия этих кораблей, и из сути их боевой службы — быть в постоянной готовности к ракетному залпу, где бы они ни находились.

Поэт из моряков-подводников Борис Орлов сказал об этом так

За нашей подлодкой — невидимый след.
Не будет ни криков, ни шума.
Возможно, вернемся, а может быть, нет..
Но лучше об этом не думать!



Двадцать пять раз именно так уходил в моря адмирал Вячеслав Попов.

25 автономок.

25 разлук.

25 затаенных прощаний с миром живых навсегда.

25 неведомых миру побед... И в общей сложности — восемь лет под водой.

Один из командиров подводных ракетноносцев стратегического назначения, ныне контр-адмирал Николай Малов пишет:

«Когда в 1983 году США и НАТО развернули в Европе ракеты “Першинг-2” и “Томагавк” с подлетным временем к городам СССР не более 6 минут, советское правительство приняло адекватные меры: приказало своим подводным ракетноносцам вновь выдвинуться к берегам Америки. В той ситуации Ракетные войска стратегического назначения (РВСН) оказались малоэффективными. Боевая нагрузка на подводные корабли резко возросла. Многие экипажи выполняли по две боевые службы в год, иные проводили под водой (с учетом предподходовой подготовки) до 200 суток при норме в 60...

...С 1967-го по 1993 год ракетные подводные крейсеры выполнили более 2000 походов на боевую службу, проведя под водой в общей сложности почти 500 лет. При чем это не просто плавание само по себе, а патрулирование с термоядерными баллистическими ракетами на борту — на грани войны и мира».

В годы Великой Отечественной летчики дальнебомбардировочной авиации, совершившие по 10 успешных вылетов, представлялись, согласно приказу народного комиссара обороны № 0299 к званию Героя Советского Союза. С известной натяжкой можно приравнять подводный ракетный крейсер к воздушному кораблю дальнебомбардировочной авиации. Однако ни один командир-подводник, имевший не то что 10, а 20 и более успешных «вылетов»-походов, приравненных к «боевым действиям в мирное время», ни один из них за всю историю стратегического сдерживания вероятного противника в океане не получил звезды Героя. Но почему? Может быть, потому, что этот незримый, но сверхнапряженный ратный труд был незрим



для высокого кремлевского начальства, не обладал эффектом броского подвига?

Во всяком случае, еще не поздно исправить эту явную историческую несуслаицу.

ЗА МОРСКУЮ ЧЕСТЬ

Подводная лодка К-228 отрабатывала очередную курсовую задачу в море. Командир корабля, капитан 1-го ранга А.А. Никитин с тревогой думал о предстоящем всплытии. Дело в том, что штаб СФ в суточном плане дал точку для всплытия как раз в том районе, где, по сведениям, находится английский фрегат «Лондон». И вообще командир недоумевал, почему их не заводят в наши территориальные воды, почему он должен всплыть за 20 миль от них в светлое время суток, вблизи от международных путей? Много других «почему» вертелось в голове, оставаясь без ответа.

Старший на борту, начальник штаба дивизии, капитан 1-го ранга О.Л. Лазарев, видя сомнения командира, не мог показать, что у него самого еще больше вопросов, правда, с ответами на некоторые из них. Он знал, что план составлен еще вчера, а разведывательная сводка получена сегодня и на нее на КП флота не могли не обратить внимания. Но никто в 7 утра не рискнет обратиться к командующему СФ за разрешением изменить план флота. А почему не разбудить, почему самому оперативному дежурному флота не принять решение? Все просто: дело в ответственности. А вдруг что-то произойдет? Другое дело, когда прибывает командующий флотом. Надобность в докладе об изменении плана уже отпадет, правда, может появиться необходимость в другом докладе: почему ПЛ всплыла в непосредственной близости от иностранного боевого корабля? Но всегда можно что-то свалить на командира корабля: не принял мер по обеспечению скрытности, не использовал всех возможностей... А там пусть разбираются... И где этот фрегат окажется через час... Начальник штаба находился четвертый год в должности и прекрасно знал, почему такие нелепые указания шли на ПЛ.

**Контр-адмирал Олег Лазарев:**

« Закончился сеанс связи, в перископе — один туман, радиолокационный горизонт чист. Это обстоятельство несколько успокаивало: раз в море туман, то он мог помочь незаметно проскочить в территориальные воды. Однако это 15 миль в надводном положении или час полного хода. Меньше никак не получается. На исходе 14-е сутки плавания, экипаж отработан, ни одного замечания с берега, все как по маслу. Так не бывает, думал начальник штаба. Опыт и интуиция подсказывали: когда все хорошо, значит что-то не так. Понятно, что в море недостатков и замечаний по экипажу было предостаточно, но для этого и вышли, чтобы их устранить и восстановить навыки плавания. Но чтобы все было гладко, даже ни одной аварийной тревоги... Вот это настораживало. Наконец принято решение, и ракетный крейсер начал мероприятие по всплытию в надводное положение. Боевая тревога, все доложили о готовности к всплытию, и опять все идет, как по расписанию. Следует четкий доклад: акустический горизонт чист. Нет, что-то здесь не то, еще раз отметил про себя НШ, не иначе, где-то затаился супостат. Всплыли под перископ: визуальный и радиолокационный горизонт чист, в сторону берега видимость полная, в сторону моря в 15 кабельтовых сплошная стена густого тумана. Продули балласт, всплыли в надводное положение, выключили локацию и дали самый полный ход в сторону берега, оставляя туман по корме. Но, хочешь или нет, положено дать радио о всплытии. Не хотелось этого делать, но документы обязывают. Радио прошло с первой попытки, даже квитанцию получили без задержек. Стена тумана оставалась все дальше и дальше по корме. Это несколько расслабляло, но все равно до территориальных вод еще 10 миль. Вдруг из тумана сначала показался вертолет, а через пару минут и фрегат «Лондон». Мы выжимали все, но не могли обеспечить своевременный заход в свои территориальные воды. Дальше события развивались очень просто: фрегат нагнал и перегнал нас. Отрезав нас от территориальных вод, он начал маневрировать, мешая нам пройти. Имея преимущество в скорости, выполнить этот маневр он мог без труда. Ситуация сложилась незавидная, можно было стать объектом позора для всего флота: шутка ли, что англичанин не пускает РПКСН в родные воды!



Подготовили и передали радио в штаб флота об обнаружении фрегата, но о его действиях не докладывали, не хотели выглядеть в глазах командования беспомощными. С другой стороны, практически одновременно и у командира, и у НШ родился дерзкий план. Но осуществить его можно было только обманом англичан. Для начала надо было усыпить их бдительность. Мы начали маневрировать на параллельных галсах в дистанции 2 кабельтовых друг от друга на скорости 15 узлов. Поочередно мы то опускали одну антенну за другой, то снова поднимали их. Какой-то промежуток времени лодка была готова к погружению. Несколько раз поднимались выдвижные, имитируя их проверки. Народ на мостике не показывался, кроме командира и НШ, которые также периодически покидали мостик, наблюдая за фрегатом через стекло в ограждении рубки. Наконец мы заметили снижение интереса со стороны фрегата, меньше стало народа на его палубах, меньше телеоператоров. Когда пилоты вертолета отлучились из кабины, а заправка вертолета топливом еще не была закончена, мы решили действовать. Весь экипаж находился по готовности № 1, ждал команду к срочному погружению. Но были особенности: первая — руководящими документами категорически запрещалось погружаться на такой дистанции от надводной цели, вторая — погружение должно было проводиться на 15 узлах, что противоречило инструкции по управлению подводной лодкой. Кроме того, решено погружаться не в два приема, а в один, с заполнением всех цистерн главного балласта. Последовательность и открытие цистерн главного балласта тщательно анализировались. Запустили секундомеры и начали погружение. Самое главное было в контроле и последовательности открытия всех ЦГБ. Все клапана ЦГБ открылись по команде, как часы. Экипаж ПЛ действовал виртуозно, но такого эффекта не ожидал. После команды срочное погружение, РПКСН через несколько секунд ударился рубочными рулями о воду. Через полминуты мы уже были на глубине 50 метров. ПЛ управлялась очень хорошо. Командир дал команду: «Лево на борт». Начался поворот в сторону от фрегата, заходя ему в корму, то есть в сторону территориальных вод. До них оставалось всего 10 кабельтовых. На фрегате взревели турбины, и он дал самый полный ход. Наш маневр для них был полной неожиданностью. На фрегате включили всю акустику в активный режим но, учитывая его движение вдоль



территориальных вод, стало ясно, что он нас потерял. После пересечения границ территориальных вод мы всплыли и наблюдали фрегат уже на горизонте. Он шел со скоростью 30 узлов. Обнаружив наше всплытие в территориальных водах, фрегат сбросил ход. В воздух был поднят вертолет, который подлетел к территориальным водам и завис над водой, пытаясь сфотографировать наш корабль. Мы ему позировали и показывали жесты, хорошо понятные не только глухонемым. На вертолете обиделись, так как он резко развернулся и полетел на фрегат.

По времени мы должны были следовать в базу. Однако нас опять мучили вопросы, как командование расценит наш маневр. Было ясно, что отрицательно. Решили промолчать, но не вышло. Оказывается, когда фрегат нас догнал, мы появились на локаторе берегового поста, который вел фрегат «Лондон». Пост тут же доложил на КП флота о том, что рядом с фрегатом всплыла АЛЛ. По приходу в базу пришлось доказывать командующему флотом, что это не так. Это-то мы доказали, а на вопрос, как ушли от фрегата, ответить было сложнее. Придумали байку про маневр по скорости и курсу, но любому грамотному офицеру она была понятна. На первое время нас оставили в покое. Спустя несколько недель меня вызвал начальник штаба флотилии и показал яркий иностранный журнал, где в красках было расписано, как РПКСН за 8 секунд погрузился под воду, и наши фотографии во всей красе. Благо не было заснято, как ПЛ погружалась, не успели, но зато описали. На вопрос, что это значит, пришлось дать стандартный ответ — как всегда, клеветают на нас в надежде выбить дополнительное финансирование для своих ВМС. В принципе, ответ его устраивал. Только НШ флотилии хотел что-то сказать, как зазвонил телефон. На связи был командующий флотом, который интересовался результатами расследования. Я понял, что скоро, может быть, сменю профессию. Но НШ флотилии четко докладывал, что погрузиться за 8 секунд — это фантастика, даже теоретически невозможно. Так что клеветают в целях выбивания дополнительного финансирования для своих ВМС. НШ положил трубку и жестом дал понять, что разговор окончен и я свободен. Но когда я взялся за ручку двери, он вскочил с места со словами, которые вырвались из него, вымученные противоречивостью между корректностью и интеллигентностью, в сочетании



с ответственностью за все корабли флотилии, с одновременным желанием вспомнить самые действенные слова на флоте. Грозно пальцем, сорвавшимся голосом он воспроизвел: “В первый и последний раз, и никому ни слова, Маринески хреновы! Не дай Бог, найдутся и другие «асы»... Научил на свою голову”. Я стоял у двери с чувством благодарности и полного понимания. Секунд 20 мы смотрели друг на друга. Неожиданно НШ показал на кресло, я вернулся и снова сел. Он достал две рюмки, налил в них коньяка и сказал, что мечтает о внучке, которую будет нянчить на своих руках, водить в детский садик и школу. Я обещал, что такого больше не повторится, а у внучки будет лучший дед на свете. На прощание он поделился, что не сомневался в наших расчетах и уверенности в маневре, но мирное время не требует риска. Хотя как знать, легко рассуждать на берегу. Пожав ему руку, я вышел из кабинета с мыслями о порядочности этого офицера флота, почему такое качество не указывают в аттестациях, и о данном мною обещании НШ, которое опять повторил про себя и при этом мысленно добавил: но только в мирное время.

Прошло много лет, закончилась служба на флоте, много видано хорошего и плохого. Вспоминаешь череду времен, бессознательно пытаешься выбросить из памяти встречу с завистью и подлостью одних людей и останавливаешься на тех, которые обладали из всех качеств самым дорогим — порядочностью...»

ФИНАЛ «ДИВИЗИИ САРГАССОВА МОРЯ»

Последним командиром 19-й дивизии подводных лодок, на которую легла основная тяжесть подводного ракетного противостояния, был контр-адмирал Олег Лазарев. С грустью подводит он итоги жизни легендарного соединения.

«В 1969 году руководством страны было принято решение о формировании в губе Сайда, на базе 12-й эскадры, мощнейшего в ВМФ СССР объединения. Управление эскадры преобразовалось в управление 3-й флотилии подводных лодок с прежней подчиненностью и дислокацией. Создание флотилии закончилось в



декабре 1969 года. Первым ее командующим стал контр-адмирал Г.Л. Неволин, начальником политотдела — капитан 1-го ранга А.В. Сидоренко, начальником штаба — капитан 1-го ранга И.Ф. Усков. Приказом командующего флотилией 14 декабря было объявлено годовым праздником объединения атомных подводных лодок Северного флота. В феврале, в соответствии с директивой НШ КСФ формируется управление 19-й дивизии подводных лодок с дислокацией в губе Сайда. Первый командир дивизии — капитан 1-го ранга В.Н. Чернавин, заместитель командира по политчасти — капитан 2-го ранга В.П. Власов, начальник штаба — капитан 1-го ранга А.П. Матвеев.

С момента формирования дивизии началась интенсивная работа по освоению новой техники, разработке новых тактических приемов. На тот момент руководящих документов по использованию РПКСН просто не существовало, их приходилось создавать в рабочем порядке. Опыта боевых служб тоже было явно недостаточно, поэтому командиры кораблей совершали и подвиги, и ошибки. Так проходил процесс освоения современной техники. Корабли нашей 19-й дивизии выполняли в среднем по две боевые службы в год, производили десятки стрельб баллистическими ракетами, выпускали сотни торпед. Боевое мастерство росло с каждым днем, и подводники дивизии неоднократно завоевывали передовые места и на СФ, и в ВМФ.

С 8 января по 19 марта 1971 г. РПКСН К-408 (командир — капитан 1-го ранга В.В. Привалов, старший на борту — командир 19-й ДиПЛ контр-адмирал В.Н. Чернавин) первым из стратегических атомоходов совершил переход с КСФ на КТОФ по маршруту: Северный Ледовитый океан — Атлантический океан — Тихий океан с одновременным несением боевой службы.

Третья флотилия вписала в морскую историю страны немало ярких страниц. Так, в августе 1971 года впервые в советском ВМФ был совершен поход к Северному полюсу РПКСН “К-411” проекта 667А (командир — капитан 1-го ранга С.Е. Соболевский). Старшим на борту атомохода следовал командующий 3-й флотилией АПЛ контр-адмирал Г.Л. Неволин, походный штаб возглавлял начальник штаба 31-й ДиПЛ, капитан 1-го ранга В.К. Коробов. Достигнув расчетной точки Северного полюса, К-411 маневрировала несколько



часов в поисках подходящей для всплытия полыньи. На ней впервые установили «параван»-антенну, которой, выпуская под нижнюю кромку льда, пользовались для связи с ЦКП ВМФ. Из двух обнаруженных полыней обе для всплытия в надводное положение на «макушке» Земли оказались непригодными, и К-411 вынуждена была возвращаться к кромке льда для встречи с ожидавшим ее ледоколом. После всплытия и встречи с ледоколом возникла трудность со связью. Сигнал о благополучном окончании подледного плавания к Северному полюсу не проходил из-за плохой проходимости радиоволн. Доклад о выполнении задачи в ГШ ВМФ был передан через барражировавший над точкой всплытия «К-411» самолет «Ту-95ру», который при возвращении погиб. При посадке на аэродром в Кипелове близ Вологды из-за густого тумана он потерпел катастрофу. Погиб весь экипаж — 12 человек во главе с командиром полка.

Печальной страницей истории нашего соединения стал 1986 год, год трагедии РПКСН К-219. Из-за взрыва ракеты в шахте ракетоносец потерял герметичность и 6 октября затонул в 600 милях от Бермудских островов. Погибли 4 человека, среди них матрос Сергей Преминин. В 1994 году С.А. Преминин был награжден орденом Красной Звезды (посмертно). Однако командование флотилии, проанализировав все действия матроса, который ценой личной жизни заглушил ядерный реактор, возбудило ходатайство о присвоении ему звания Героя РФ и награждении медалью «Золотая Звезда». В августе 1997 года подвиг матроса С.А. Преминина был оценен по достоинству.

Эта катастрофа еще раз подтвердила слова знаменитого моряка и писателя Скотта: «Море ошибок не прощает. Трудно найти профессию более мужественную, рискованную и достойную восхищения и уважения, чем профессия моряка-подводника, который защищает свой народ, исполняя долг в неизведанной среде, таящей опасности, о существовании которых мы не подозреваем».

После катастрофы К-219 командиром 19-й ДиПЛ был назначен капитан 1-го ранга В.В. Патрушев. Обстановка была напряженная. Постоянные проверки различными комиссиями не давали планомерно заниматься боевой подготовкой. Но даже при такой нервозности была сохранена высокая боевая готовность соединения, все шесть подводных лодок находились в состоянии полной готовности.



Надо отметить, что материальная часть от интенсивного использования часто выходила из строя. По этой причине первостепенное внимание уделялось вопросам подготовки по борьбе за живучесть. ПЛ не допускалась к выходу в море до тех пор, пока экипаж не отработает всех вводных задач по борьбе за живучесть с оценкой не ниже «отлично». Это был самый напряженный элемент допуска корабля к выходу в море. Как признался один из командиров, во время такой проверки он терял до двух килограммов в весе и два года жизни. Хотя и жестко поступали начальники, но по-другому было нельзя. Шла холодная война.

Давала положительные результаты и высочайшая профессиональная подготовка офицеров штаба. О высокой боевой готовности 19-й дивизии говорит хотя бы такой факт: когда в 1992 году, за несколько дней до начала боевой службы, вышел из строя современный ракетоносец, то вместо него был срочно подготовлен уже старый РПКСН К-137 «Ленинец». Под командованием капитана 2-го ранга Н.М. Максимова, со старшим на борту командиром дивизии боевая служба была успешно выполнена. Корабль пришел в базу без единого замечания, с исправной материальной частью и здоровым личным составом. Командование флота высоко оценило и подготовительную работу, и действия личного состава в походе. К сожалению, это был последний, 30-й поход ракетоносца К-137. Последний поход не только корабля 19-й дивизии, но и РПКСН пр. 667А, АУ. Символично, что «Ленинец» первым начал большое плавание кораблей пр. 667А и последним из кораблей этого проекта его закончил. Атомоход имел богатую историю. За период строительства его посещали генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев, Председатель Совета министров СССР А.Н. Косыгин, министр обороны СССР А.А. Гречко и главком ВМФ СССР С.Г. Горшков.

Из-за достижения предельного срока службы 03.04.94 года «Ленинец» исключен из боевого состава флота и в 2002—2003 годах разрезан на металл. Важно сказать и о судьбе других пяти РПКСН.

К-418 17.03.89 года выведен из боевого состава, своим ходом убыл в Северодвинск и передан ОФИ на долговременное хранение. После того, как разобран на металл.

К-444 30.09.94 года исключен из боевого состава, самостоятельно совершил переход в Северодвинск и в 1995 году разобран на металл.



К-241 16.06.92 года выведен из боевого состава и передан в ОФИ на отстой. В 1996—1997 годах разобран на металл.

К-228 03.09.94 года выведен из боевого состава, в 1997 г. отбуксирован в Северодвинск, в 1998 году разобран на металл.

К-245 в августе 2002 года отбуксирован в Северодвинск, разобран на металл. В декабре 1992 года 19-я дивизия (командир — контр-адмирал О.Н. Лазарев) была расформирована и исключена из боевого состава флотилии. От личного состава 19-й дивизии и от офицеров 3-й флотилии были подготовлены предложения о сохранении 19-й дивизии и расформировании 31-я ДиПЛ. Аргументов было более чем достаточно, но все же была сохранена Краснознаменная 31-я дивизия. Оставшиеся на то время РПКСН К-137, К-444 и К-228 были переданы в состав 31-й ДиПЛ.

Всего было построено 34 РПКСН пр. 667А и 667АУ. Они стали легендой подводных сил СССР. Именно эти корабли находились на передовых рубежах холодной войны, именно им приходилось преодолевать все сложности противолодочной борьбы. Это была настоящая школа мужества. Рождались искусство обеспечения боевой устойчивости и тактика ведения боя под водой за первый залп, за возможность нанести ракетно-ядерный удар по наземным объектам противника. Накопленный богатейший опыт передавался командирам подводных лодок последующих проектов и поколений.

В общей сложности РПКСН пр. 667А и 667АУ выполнили 590 боевых служб. На один РПКСН в среднем приходится 17 переходов. Но первый РПКСН К-137 выполнил 30 боевых служб.

В декабре 1992 года штаб дивизии был собран в казарме № 4 для фотографирования на память в связи с убытием офицеров в запас, в отпуск или к новому месту службы. Командир дивизии получил назначение в Москву на должность заместителя начальника управления боевой подготовки ВМФ. Заместитель командира дивизии, капитан 1-го ранга В.Л. Хмыров ушел начальником учебного центра, а начальник штаба дивизии, капитан 1-го ранга А.Г. Лапшин — командиром 339-й бригады строящихся подводных лодок в Северодвинск... К сожалению, остальной офицерский состав, имеющий богатейший опыт плавания в сложных условиях, оказался неустраиваемым и был уволен в запас. Хотя РПКСН пр. 667А и 667АУ к 1990 году уже морально устарели, они успешно решали возложен-



ную на них миссию у берегов США. И американцам приходилось с ними считаться. Экипажи подводных лодок с честью выполнили поставленную перед ними задачу — задачу ядерного сдерживания, сохранения стратегического паритета между СССР и США.»

Часть третья

В БУРНЫХ ГЛУБИНАХ ТИХОГО ОКЕАНА

МАРИНЕСКО ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ

Это было бы фантастическое зрелище, если бы его можно было увидеть со стороны: на могучих океанских волнах, поднятых тайфуном, плавно переваливался огромный плавучий город-аэродром — первый в мире атомный авианосец «Энтерпрайз», а под ним — полуста метрами ниже — следовала, слегка покачиваясь в глубине от разгулявшегося шторма, советская атомная подводная лодка К-10. Эта зыбкая конструкция из десяти атомных реакторов, ракетных контейнеров, самолетных ангаров, многоярусных палуб, отсеков, рубок, кубриков, кают неспешно двигалась сквозь ураган в сторону Южно-Китайского моря, откуда американские авианосцы выпускали самолеты, бомбившие Вьетнам. Люди, разнесенные по «этажам» своих атомных монстров, пока что мирно сосуществовали друг с другом: американские коки готовили к обеду жареных цыплят, а русские варили флотский борщ. Они вглядывались в шкалы своих приборов и экраны гидролокаторов, несли вахты на рулях и у ядерных реакторов... Причем те, кто был наверху и стонал от приступов морской болезни, не подозревали о тех, кто неслышной и незримой тенью следовал под ними. Иначе бы они уничтожили их в мгновение ока. Такой была холодная война в океане спустя всего тринадцать лет после нашей общей победы над Гитлером...

Когда капитан 2-го ранга Николай Иванов получил приказ выйти на перехват американской авианосно-ударной атомной группы (АУГ), все было против него: начиная от родного начальства, которое в спешном порядке «выпихнуло» его в океан, кончая аме-



риканскими гидроакустиками, чья аппаратура позволяла засекать любую подводную цель за сто миль и дальше. Тем более такую, как атомная подводная лодка К-10, самая шумная из всех атомарин первого поколения. Уяснив задачу, Иванов почувствовал себя, как герой из сказки «Конек-Горбунок», которому царь дал очередное заведомо невыполнимое задание. «Что, Иванушка, не весел? Что ты голову повесил?» Иванушке было легче: в его распоряжении был шустрый, а главное, бесшумный конек, даром, что горбунок. А у него — «ревушая корова», как прозвали подводники ракетные атомные подлодки 675-го проекта, шумевшая под водой «на пол-океана». Голову, однако, Иванов вешать не стал, а заглянул в штурманскую рубку и сам, благо, в командиры вышел из штурманов, прикинул по карте, как и что. Но даже самый общий взгляд не внушал ни малейшего оптимизма. Чтобы выйти на перехват отряда быстроходных атомных кораблей, надо было преодолеть около 800 миль (более полутора тысяч километров). На такой дистанции любое, даже самое незначительное отклонение цели от своего главного курса — на один градус или небольшое изменение скорости приводили к смещению точки встречи на десятки миль, а площадь района нахождения цели превышала полмиллиона квадратных миль. Тем более что данные о первоначальных координатах цели, переданные на К-10 из Москвы, уже устарели на несколько часов. Тем более что и уточнить их с помощью специальных самолетов-разведчиков не было ни малейшей возможности. Над центральной частью Тихого океана бушевал шторм, и погода была стопроцентно нелетной. И все же Иванов решился на погоню.

— Я надеялся, что все погрешности в определении точки упреждения перекроются тем, что посланки американских гидролокаторов мы услышим миль за сто и точно наведемся на них.

Но был еще один риск (да, впрочем, вовсе и не один): чтобы перехватить американскую авианосно-атомную эскадру, надо было в течение полутора суток идти на максимальных ходах. А это предельное напряжение всех механизмов, да не где-нибудь — на атомоходе, где, случись что — лопни паропровод, замкни кабель, — и любая авария может стать радиационной. Известно, как ненадежны были парогенераторы на лодках первого поколения.



Но Иванов принимает решение идти на максимально возможном ходу — 28 узлов (около 50 километров в час). Именно так, на пределе скоростей, догонял свою главную цель капитан 3-го ранга Александр Маринеско в январе 1945 года.

Помимо всех опасений насчет надежности техники давило душу и то, что именно в этом районе всего лишь три месяца назад бесследно исчезла подводная лодка К-129. Иванов хорошо знал ее командира, капитана 2-го ранга Кобзаря да и многих офицеров этого корабля. Но лодка сгинула, и думай, что хочешь. А кружить над подводной могилой товарищей и не думать об этом — невозможно.

За сутки бешеного хода о чем только не передумает. Но главная мысль — что же там такое стряслось в мире, если приходится так экстренно и так рискованно идти на перехват? Может быть, уже настал «угрожаемый период» и вот-вот придет приказ на применение ядерного оружия?

...Шел 1968 год — один из самых опасных в послевоенной истории мира. Еще не погасли толком угли военного конфликта на Ближнем Востоке. Одна за другой погибали в морях по неизвестным причинам подводные лодки — советская К-129, американская «Скорпион», израильская «Дакар», французская «Минерва»... В плену у северокорейцев находился экипаж американского разведывательного корабля «Пуэбло». Советские танки вошли в Прагу. Американские авианосцы вели яростную бомбардировку Вьетнама. И капитан 2-го ранга Николай Иванов вел свой ракетный атомолод в полном неведении о том, что ждет его в точке пересечения курсов... Ведь если его так бросили под АУГ — без прикрытия и целеуказания, через пол-океана, как говорили в кавалерии, аллюр три креста, значит, что-то случилось...

* * *

С кораблями воюющей державы шутки плохи. Близо подходить к ним, а уж тем более отрабатывать по ним учебные атаки, играть «в кошки-мышки», ой, как небезопасно. Но именно такая задача и была поставлена Иванову: перехватить «Энтерпрайз» и условно уничтожить его ракетным залпом. В военное время — это была бы самоубийственная задача. Атомолоды 675-го проекта могли запускать свои крылатые ракеты только из надводного положения.



Дай бог успеть выпустить последнюю ракету до того, как на тебя обрушится огненный шквал ответного удара! А уж о погружении и благополучном отрыве и думать не приходилось. Задача для смертников или штрафников. Но в экипаже К-10 не было ни тех, ни других. Это было великолепное воинское содружество моряков, и потеря его была бы чувствительным ударом для мощи советского ВМФ...

Итак, в Южно-Китайское море на всех парах шел атомный авианосец США «Энтерпрайз» с 90 самолетами на борту и в сопровождении трех атомных кораблей — ракетного крейсера «Лонг-Бич», фрегатов «Бейнбридж» и «Траксан», а также обычных эсминцев. «Энтерпрайз» был чемпионом американского флота по числу боевых вылетов в день — 177. Его называли «Королем океанов», им гордились, им устрашали... Наперерез этой атомной армаде была брошена единственная, которая оказалась в относительной близости, атомная подводная лодка с крылатыми ракетами надводного старта. Ее командир, капитан 2-го ранга Иванов не знал да и не мог знать, что два года назад Пентагон с одобрения Президента США и конгресса разрешил командирам авианосно-ударных групп — уничтожать в мирное время советские подводные лодки, обнаруженные в радиусе ста миль от АУГ. Да даже если бы и знал, он все равно бы продолжал выполнять приказ из Москвы: перехватить, условно атаковать, вести слежение...

— А если б знали тогда, пошли бы на такой риск? — допытываюсь я у своего собеседника.

— Пошел. Бог не без милости, казак не без удачи, — усмехается Николай Тарасович.

А ведь он и впрямь казак, родом из запорожцев. Вот только та дерзкая атака меньше всего походила на лихой казачий налет... У Иванова был свой расчет. В оперативный район надвигался мощный тайфун по имени «Диана». А это обещало прежде всего, что противолодочные самолеты с авианосца в воздух не поднимутся, как не станут летать и самые главные враги подводных лодок — патрульные самолеты наземного базирования. Так оно и вышло.

Иванов прекрасно понимал, как тяжело переносить качку в тесных и душных корабельных рубках, как резко падает бдительность укачавшихся операторов. Ведь даже здесь, на глубине и то ощущалось могучее дыхание океана. А какого же было тем, кто нахо-



дился наверху, на вздыбленных волнах? Американские командиры буквально голосили в эфире, сообщая флагману о своих повреждениях и опасениях, что тайфун изрядно покалечит их корабли. Все это слышал лодочный радиоразведчик в эфире на последнем сеансе связи. АУГ резко снизил скорость движения, а значит, то же самое мог сделать и Иванов, значительно снизив шумность своих турбин. Повышались и шансы на незаметное подкрадывание.

К вечеру акустики К-10 слышали в своих гидрофонах печально-протяжные замирающие звуки — это работали гидролокаторы «Энтерпрайза», зондировавшие ультразвуковыми посылками окрестные глубины.

К вечеру Иванов вышел на рубеж ракетной атаки. Можно было бы провести ее условно, просчитать все нужные параметры, красиво нарисовать схемы маневрирования, а потом представить отчеты начальству. Но ведь реально она была неосуществима. Если бы Иванову пришла в голову такая дикая мысль — всплыть и привести ракеты в боевое положение, то «Диана» просто своротила бы поднятые контейнеры. А если бы и в самом деле — война? Так и уходить ни с чем, списав отказ от атаки на погоду?

И капитан 2-го ранга Иванов решает выйти на дистанцию торпедного залпа! А это значит, что нужно подойти к цели намного ближе, чем при ракетном пуске. И К-10 идет на прорыв боевого охранения атомного авианосца, рискуя быть уничтоженной в случае обнаружения. И прорывает его под прикрытием тайфуна — обойдя корму ближайшего фрегата. А дальше, перейдя на режим минимальной шумности, ловко маневрируя по глубине и курсу, «десятка» выходит на рубеж атаки. В торпедный автомат введены все данные о цели: курс, скорость, осадка... В реальном морском бою торпеда с ядерным боезарядом уничтожила бы не только плавучий аэродром, но и все корабли его охранения. Капитан 2-го ранга Иванов выполнил свое боевое предназначение. Но на этом дело не кончилось.

— Мы находились внутри ордера, когда «Энтерпрайз» немного изменил курс и, можно сказать, накрыл нас своим днищем. Разумеется, мы находились на безопасной глубине, ни о каком столкновении не могло быть и речи. Я мгновенно оценил преимущество нашего нового положения — мы находимся в мертвой зоне американских гидролокаторов, к тому же шум гребных винтов



авианосца надежно прикрывает наши шумы. Мы неслышимы для кораблей охранения и невидимы для них. И я принял решение идти под «Энтерпрайзом» до тех пор, пока это возможно. Было опасение, что мои люди устали после дикой гонки, после напряженнейшего перехода, но тут замполит, капитан 3-го ранга Виктор Агеев объявил по трансляции: «Товарищи подводники, сейчас мы находимся под днищем самого крупного американского авианосца...» И тут слышу, в отсеках «Ура!» кричат. Ну, думаю, это наши матросы, с ними нигде не пропадешь!

И они не пропали. Тринадцать часов кряду шла ракетная атомная подводная лодка под авианосцем «Энтерпрайз»! Это был высший подводничий пилотаж. Экипаж К-10, этой воистину великолепной «десятки», четко выдерживал безопасную глубину и курс. Несмотря на мощный шум авианосца — воду над лодкой молотили восемь гребных винтов и были восемь турбинных установок, — акустики сумели взять пеленги на все корабли охранения, и Иванов провел еще серию торпедных атак — и по атомному крейсеру, и по атомным фрегатам, и по эсминцам, — до полного «израсходования» торпед. Более того, акустики записали на магнитофон характерные шумы всех кораблей АУГ.

И лишь когда шторм пошел на убыль, а авианосная эскадра прибавила оборотов, Иванов плавно увел свою лодку из-под нависавшего над ней «футбольного поля». Оставаясь в кормовом секторе «Энтерпрайза», он столь же скрытно, как и проник в ордер походного охранения, вышел за пределы дальней зоны обнаружения. И только тогда всплыл и провел ту самую ракетную атаку, которую сорвал тайфун «Диана». Да не одну, а по полной и сокращенной схемам.

Позже в боевом листке, вывешенном в центральном посту, появились стихотворные строки (Иванов и по сию пору помнит их наизусть):

Недавно Пентагон решил подбросить
Сюда крупнейший свой авианосец.
В Москве кривую провели —
И вмиг Мыколу навели.
Подводник, брат! Мотай себе на ус:
Один храбрец похерит весь АУС!



* * *

Можно только догадываться, какого нервного напряжения, каких душевных и физических сил стоил тот невероятный командирский успех. Невероятный уже потому, что подводная лодка, насмешливо прозванная «ревущей коровой», сумела незамеченной поднырнуть под красу и гордость американского флота, новейший по тому времени и единственный в мире по своему техническому совершенству корабль, нареченный «королем океанов», блестяще провести серию условных атак и благополучно выйти из опаснейшей игры. Заметим так же, что вся королевская рать, то есть атомный крейсер «Лонг-Бич», атомный фрегат УРО «Бейнбридж», были не просто случайным сборищем кораблей, а хорошо сплаванной эскадрой, которая в 1964 года сумела обогнуть земной шар в совместном кругосветном плавании. Именно «Энтерпрайз» был брошен в 1962 году в Карибское море как главный козырь в большой политической игре вокруг Кубы и советских ракет. Ко всему прочему экипаж «Энтерпрайза» обладал реальным боевым опытом войны против Вьетнама. И вдруг — «ревущая корова» под днищем «короля океанов»!

Это был позор и для командования авианосца, равно как и для флага новой владычицы морей — Америки. За этот позор должностные лица ВМС США отвечали перед комиссией конгресса по безопасности. Была срочно изменена тактика действий АУГ, в частности, в состав кораблей охранения стали включать и атомную подводную лодку, которая должна была обеспечить прикрытие нижней полусферы авианосной эскадры, то есть обезопасить ее от удара из-под воды.

Подводная лодка К-10 благополучно вернулась в родную базу на Камчатке, поселок Рыбачий. Экипаж Иванова встретили, как положено после автономки — с оркестром. Потом начальство долго выясняло, не было ли со стороны командира лихачества и неоправданного риска. Карты и схемы маневрирования К-10 изучались последовательно — в штабах 29-й дивизии, потом в 15-й эскадре, потом во Владивостоке, в штабе Тихоокеанского флота, наконец, дошло дело и до Главного штаба ВМФ в Москве. Никто не смог найти в маневрировании подводного ракетносца ничего предосудительного. В Рыбачий пришел вердикт: капитана 2-го ранга Иванова и других



отличившихся подводников наградить. 36-летнего командира представили к званию Героя Советского Союза. Его подвиг оценили все, кроме политработников. Начальник политуправления наложил свою резолюцию: «Иванов — командир молодой, и все награды у него впереди». В чем-то он оказался прав, этот ценитель чужого мужества, Иванов потом получил и орден Красной Звезды, и орден «За службу Родине в ВС СССР». Но Золотая Звезда так больше и не просияла отважному подводнику. А за ту, воистину звездную свою атаку Иванов был награжден по иронии судьбы и неуклюжести начальства сразу тремя биноклями: от командира эскадры, командующего Тихоокеанским флотом и главкома ВМФ СССР. Что называется, зри, командир, в корень... Хорошо еще, что не тремя электробритвами. То же ведь — «ценные подарки» в родимой наградной системе.

Первым открыл России и миру подвиг командира К-10 и его экипажа бывший сослуживец Иванова, капитан 1-го ранга Геннадий Дрожжин. В журнале «Капитан» он писал о той дерзкой атаке: «...Выполнить все это стоило такой выдержки, мужества, хладнокровия и напряжения ума, что людям, далеким от всего этого, “не понять, на весах не взвесить”, как сказал поэт. Это теперь, когда уровень автоматизации достиг такой степени, что 90 % расчетных работ берет на себя электроника. А тогда, более тридцати лет назад, на лодках превалировала электромеханика, а электроники было относительно немного. Вместо нее приходилось «включать» мозги... От умения наблюдать, анализировать, обобщать, принимать решения на основе сделанных выводов зависело все. И, конечно же, надо было хорошо владеть вычислительной математикой, уметь считать и оценивать вероятности...»

Дрожжин же назвал ивановскую атаку последней «атакой века» двадцатого столетия, уподобив ее деянию командира С-13 Александра Маринеско. И с ним нельзя не согласиться.

«И хотя атака эта (К-10. — Н.Ч.) была “виртуальной”, — справедливо утверждает Геннадий Геннадьевич, — без фактического применения оружия, по своей неординарности, накалу нервного и физического напряжения экипажа подводной лодки, оперативно-тактическому мастерству командира ее, по значению для Военно-морских сил СССР и США она вошла в мировую историю подвод-



ного флота, в частности, в период холодной войны, как “атака века”. Это была последняя “атака века” прошедшего...»

За долгие годы холодной войны были и другие дерзкие прорывы советских подводных лодок к американским авианосцам — так в 1966 атомная подлодка К-181 под командованием капитана 2-го ранга В. Борисова свыше четырех суток следила за американским авианосцем «Саратога», а в 1984 году атомная подлодка К-314 (командир — капитан 1-го ранга А. Евсеенко) сумела подобраться под днище авианосца «Китти Хок», — но все же пальму первенства следует отдать Николаю Иванову: по числу преодоленных форсмажорных обстоятельств, по дерзости и скрытности, по красоте маневра К-10 не имеет себе равных.

Мне довелось видеть этот самый «Энтерпрайз» в Аннаполисе, у его родного причала. Он до сих пор находится в боевом строю, несмотря на свой 40-летний возраст (у нас же авианосные корабли списывали в утиль, как устаревшие, даже после 15 лет эксплуатации). А «Энтерпрайзу» срок службы продлен аж до 2013 года. Мне довелось увидеть и знаменитую К-10, увы, на корабельном кладбище близ Петропавловска в ожидании разделки на металл.

* * *

Адрес «Маринеско холодной войны» я узнал от автора другой уникальной атаки — контр-адмирала Валентина Степановича Козлова, который еще в 1959 году сумел подойти на дистанцию торпедного залпа к американскому крейсеру «Де-Мойн» с Президентом США Эйзенхауэром на борту. Есть в том своя логика, что эти два моряка, люди одной легенды, дружат между собой.

Контр-адмирал в отставке Николай Тарасович Иванов живет на новостроечной окраине Санкт-Петербурга. Когда я с трудом отыскал его дом, над ним вдруг прокричала чайка, прилетевшая с Финского залива...

Дверь открыл невысокий седой человек с палочкой, в котором ничего не выдавало аса подводной войны. Разве что глаза — серо-стальные, острые и... грустные. О делах минувших дней рассказывал нехотя, ничуть не рисуясь и ничего не приукрашивая. Поверх книжных полок лежал старенький секстан. Достал Иванов и один



из трех наградных биноклей — от главнокомандующего ВМФ, адмирала флота Советского Союза С. Горшкова, развернул походные карты и фотографии. Мы невольно стали итожить прожитую жизнь. И состояла она из номеров подводных лодок, на которых довелось служить Иванову, из дат дальних и сверхдальних походов (один из них сразу вокруг пяти континентов на дизельной подлодке Б-71), имен командиров и друзей, как погибших, так и ныне здравствующих. 27 лет прослужил Николай Иванов на Камчатке. Когда кадровики, начисляя пенсию, подсчитали его выслугу, ахнули — 80 лет! Таких и пенсий-то никому не назначили. Стали мудрить, как бы срезать сумму, — в интересах государственной казны, разумеется. Да так и не смогли этого сделать. И законы, и документы оказались на стороне необычного ветерана. Не было у него никаких покровителей и высокопоставленных родственников в столицах. Потому и служил, где Родина повелела. И океаны пахал честно, как отцы и деды поля в родной Ново-Константиновке, что и сейчас еще стоит на берегу Азовского моря в Запорожской области. Адмиральские звезды на погонах достались ему, как никому другому, — и выстрадано, и выслужено...

Сейчас ему 76 лет. На этом последнем жизненном рубеже донимают Николая Тарасовича болезни, а пуще того — горькие мысли о судьбе российского флота. А живет он радостью, что доставляют ему правнуки (один из них назван в его честь — Николаем), да запечатленной на фотоснимках памятью той поры, когда он вел свою «Ка-десятую» в ту немыслимую и, как стало ясно теперь, легендарную атаку на «Энтерпрайз».

СОРОК ВОСЕМЬ ДЬЯВОЛЬСКИХ «ВОСЬМЕРОК»

Былина о том, как бывший алтайский учитель географии Иван Русанов выгнал из Японского моря американскую атомарину.

Возможно, именно так будут рассказывать об этом событии наши потомки. Но это вовсе не сказ и не былина — былъ, обلعенная в строгую штурманскую графику.



* * *

Она была по-средневековому долгой и по-современному опасной — холодная война двух флотов в Мировом океане: американского и советского. Апофеозом ее, достойным кисти художника Верещагина, стал эпизод, когда две атомные подводные лодки — советская и американская — несколько часов выписывали крутые виражи, гоняясь друг за дружкой, на предельно опасной дистанции: всего в полутора кабельтовых (чуть более 200 метров) вместо положенных двух миль. Они то круто разворачивались, то снова сходились на встречных курсах — почти лоб в лоб, проносясь одна над другой в считанных метрах так, что в носовых отсеках матросы инстинктивно пригибались от шума мощных винтов, буравивших воду прямо над головой. Они сходились и раз, и два, и семь, и десять, и двадцать, и тридцать, и сорок, и сорок пять... Летела с полок посуда на виражах, людей валило то вправо, то влево, как мотогонщиков на треке.

Сорок восемь дьявольских «восьмерок» выписали они над океанской бездной в два километра. И каждое схождение лоб в лоб было чревато роковым ударом. Жутковато представить, как две скоростные махины с ядерными реакторами и атомными торпедами — сто живых душ на одной и столько же на другой — круто разворачиваются и прут друг на друга во мраке глубины. Но никто никому не хотел уступать. И командир американской атомарины типа «Лос-Анжелес», и командир советской К-264 держали марку, выдерживали характер.

Это было 16 сентября 1985 года в Японском море. Капитан 2-го ранга Иван Русанов получил приказ не допускать иностранные корабли в район, где проходила испытания новейшая советская подводная лодка типа «Гепард». С обнаружением «американца» Русанов сразу же зашел ему в корму, «Лос-Анжелес» попытался оторваться, и началась отчаянная карусель...

— «Американец» длиннее РТМ на 12 метров, — рассказывал позже Иван Петрович, — поэтому запаздывал на циркуляциях. Я же успевал заходить ему в лоб. Пытался дать ультразвуковой импульс 100-процентной мощности, чтобы сжечь противнику приемный тракт.

Крен на виражах достигал 20 градусов. Летела посуда со стола, накрытого в кают-компании к вечернему чаю. Уцелела только одна кружка.



Гонка началась за пять минут до полуночи, а закончилась в третьем часу ночи, после того как «американец» попытался укрыться под японскими рыбаками, которые вели лов сайры. Мы всплыли...

Иван Русанов, бывший учитель географии с Алтая, тогда 36-летний капитан 2-го ранга (ныне контр-адмирал), выполнил свою задачу.

Не так ли запальчиво, как командиры обеих атомарин, вели себя порой и лидеры двух противостоявших сверхдержав?

Поединок Русанова с американской атомариной — вовсе не единичный эпизод, а, в общем-то, заурядная практика. В Санкт-Петербурге живет бывший командир самой быстроходной в мире атомной подводной лодки К-162 Юрий Голубков.

— Мы отрабатывали учебные задачи в полигоне, где ныне погиб «Курск», — рассказывает Голубков. — Вдруг доклад акустика: на траверзе правого борта шум винтов иностранной атомной подлодки. Понимаю, за нами вели слежку, и иностранец случайно вышел за пределы нашего кормового сектора, то есть зоны акустической тени. Командую — право на борт и вывожу наглеца, как говорится, на чистую воду. Он же стремится снова зайти мне в корму, спрятаться в непрслушиваемом секторе. Чужак маневрировал резко и дерзко. Но у меня же скорость выше, и это я захожу ему в корму. И держусь в его кормовом секторе, несмотря на все выкрутасы, которые он совершал под водой. В конце концов он понял, что ему не отвязаться, и пошел прочь из наших террвод. Я проводил его до указанного мне рубежа, а потом вернулся в базу. И только потом, представив себе наше взаимное маневрирование как бы со стороны, испытал нечто похожее на ужас. Две огромные ядерные «коломбины» с немалой скоростью заходили в хвост друг другу, как истребители, причем на предельно малой «высоте», причем ориентируясь только на шум винтов...

Такие «игры» припомнит любой командир-подводник, ходивший в моря. Одним везло, другим — не очень: сталкивались, но все же расходились по своим базам пусть со вмятинами, но без трупов...



«КИТТИ ХОК» УХОДИТ В ЙОКОСУКУ...

Такая вот она, Русь... Встретишь в тверском лесу деда-грибника из окрестной деревни, разговоришься, и выяснится, что дед этот в своем прошлом — бывший командир атомной подводной лодки, капитан 1-го ранга в отставке. И что это именно он таранил американский авианосец «Китти Хок» в годы холодной войны...

Как все это случилось...

Шел двадцать восьмой год Великой холодной войны... И была она в самом разгаре.

Любые учения, любые маневры, любой выход в море группировки боевых кораблей — советской ли, американской стороны — проходят под взаимным прицелом подводных лодок и надводных кораблей. Да что корабли, когда и США, и Советский Союз находятся под постоянным ракетным прицелом. В ответ на размещение ракет у границ СССР генеральный секретарь ЦК КПСС Юрий Андропов принял «адекватные меры»: с 1983 года к западным и восточным берегам Соединенных Штатов стали направляться атомные подводные лодки с баллистическими ракетами, подлетное время которых вполне уравнивалось с подлетным временем американских «евроракет». Они несли там постоянное боевое дежурство. Теперь уже не с острова Куба, а из окрестных океанских глубин смотрели на США ядерные боеголовки дальнобойных ракет...

Такой вид боевой деятельности требовал огромного напряжения и от людей, и от кораблей, от всех подводников — и северян, и тихоокеанцев. Три года проработал этот гигантский подводный конвейер — до тех пор, пока не наступила эпоха «нового мышления», пока в Атлантике не затонул советский атомный подводный ракетодом К-219.

Итак, 1984 год... Не самый спокойный на планете. На Ближнем Востоке пылает война между Ираком и Ираном. В Индии убита премьер-министр Индира Ганди. Смута в Польше — столкновение гданьских рабочих с полицией. В самом разгаре подводные походы по Великому циклу.



А тут в Японское море вошла целая американская эскадра во главе с ударным авианосцем «Китти Хок». А это 76 тысяч тонн водоизмещения, 90 самолетов и экипаж по военному времени свыше 4000 человек. 5882 тонны авиационного топлива. Четыре винта сообщали ему скорость в 35 узлов. Авианосец шел в охранении крейсеров «Лонг Бич» и «Тикондерога», трех фрегатов УРО (с управляемым ракетным оружием) и двух эсминцев. Авианосную ударную группу (АУГ) сопровождали танкер и плавучая база. Естественно, оставить без внимания такой отряд советский Тихоокеанский флот не мог. Тем более что американцы проводили учения, отрабатывая взаимодействие с кораблями Японии и Южной Кореи под кодовым названием «Тим Спирит—84» («Командный Дух»).

Привожу рассказ в почти дословном изложении командира К-314, тогда капитана 2-го ранга Владимира Евсеенко:

— Мы готовились к дальнему походу в Индийский океан с заходом во вьетнамский порт Камрань, а затем в Сомали. В полигоне боевой подготовки получаю радио: «Подготовить ПЛА к длительному слежению за АУГ США». Я надеялся, что командование передумает — ведь мы еще как следует не отработаны — и на слежение пойдет «ревущая корова», подводная лодка 627-го проекта. Но командир нашей 26-й дивизии, контр-адмирал Белоусов был непреклонен: «Пойдете вы!»

Вечером вернулись в базу — в бухту Павловскую — и загрузились по боевому варианту «поиск и длительное слежение». Доложил решение контр-адмиралу Геннадию Даниловичу Агафонову и в 6 утра 10 марта отошел от пирса и двинулся в центральную часть Японского моря. На четвертые сутки по данным собственной радиоразведки (группы ОСНАЗ) и по наведению с берегового КП вышел на гидроакустический контакт с АУГ.

Семь суток держал контакт с главной целью, то есть с авианосцем «Китти Хок». При очередном всплытии на опорный сеанс связи близ южнокорейских островов Чугда и Ногда я долго не мог погрузиться в ожидании квитанции на мое радио. В этом районе очень плохая проходимость радиоволн — «яма», как мы говорим. И пока я ждал подтверждения на свое донесение, «Китти Хок» и сопровождавшие авианосец корабли ушли от меня на 22 мили. Надо было их догонять, и я дал самый полный ход. Шли на 32 узлах (это



почти 60 километров в час). Вышел в предполагаемую точку встречи, но АУГ не обнаружил. Акустики прослушали горизонт — чист. Радиоразведчики докладывают, что никаких переговоров в сети АУГ нет, работают только береговые радиолокаторные станции — японские и южнокорейские. Американцы затаились и соблюдают полное радиомолчание. Возможно, они почуяли, что мы следим за ними из-под воды. Ведь когда я врубил самый полный, шумность нашей К-314 резко возросла. Могли нас засечь, когда я час болтался на перископной глубине в ожидании квитанции. Так или иначе, но на «Китти Хок» не работали даже приводные радиомаяки, это значит, прекратили полеты. Подсвплываю и даю радио на берег: «Потерял контакт с АУГ». Вскоре получаю с берегового КП широту, долготу, генеральный курс и скорость ударной группы. Кроме нас, за ней следил еще наш БПК «Адмирал Виноградов».

20 марта двинулся в указанном направлении. Через три часа акустик доложил, что слышит шум винтов главной цели. Подсвплыл под перископ. Море 3—4 балла, туман, видимость не более десяти кабельтовых (около двух километров), но тем не менее увидел в перископ «Китти Хок». Тут же ушел на глубину и продолжил слежение. Держал авианосец около суток, пока он не спрятался за остров Чугда в территориальных водах Южной Кореи. Я поджидаю его с южной стороны острова, а он затаился на северной и даже ход застопорил. Что делать? Маневрирую на границы террвод.

Наступило 21 марта. На утреннем всплытии на сеанс связи визуально обнаруживаю дымовую завесу и силуэты кораблей АУГ. Все они ушли под прикрытие островов. Елозил часов десять в ожидании, когда они снова выйдут в открытое море. Однако американцы легли в дрейф. Жду. Веду радиоразведку. Замерили гидрологию. Командир гидроакустической группы доложил, что проходимость звуковых волн по первому типу. Для нас — плохая гидрология, поскольку зона наилучшей слышимости находится выше 50 метров, то есть выше нашей безопасной глубины. Все против нас...

В 21.30 акустик доложил о шуме винтов в секторе пеленга 315—350 градусов. По докладу БИПа — боевого информационного поста — дистанция до «Китти Хок» 60—70 кабельтовых, курс 180 градусов, скорость 15 узлов. Доклад утверждаю.



В 22.10 всплываю на перископную глубину для очередного сеанса связи. Осматриваю правый и левый курсовые углы. На 90 градусов слева визуально обнаруживаю всю авианосно-ударную группу. Множество бортовых огней. Танкер заправляет корабли. Дистанция 20—30 кабельтовых. Идем контркурсами, то есть навстречу друг другу. Срочное погружение!

И вдруг — мощный удар. Подводная лодка рыскнула на 20° по курсу и вернулась в исходное. Давление в системе гидравлики — ноль.

— Аварийная тревога! Осмотреться в отсеках!

Первая мысль — снесло боевую рубку и распороли легкий корпус. Выдвигаем поочередно выдвижные устройства — перископ, антенны — все работает. Из отсеков докладывают — воды нет, механизмы работают. Скорость по лагу 6 узлов. И тут новый удар — в правый борт! Опять рыскнули... Опять осматриваемся — все в норме. Все да не все. Скорость стала резко падать. Из кормового — седьмого — отсека докладывают — наблюдают биение линии вала. Командир БЧ-5, капитан 2-го ранга инженер Морозов бросился в корму, осмотрел гребной вал — действительно, сильное почти яйцеобразное биение вала. Для сохранения турбины необходимо останавливать ГТЗА — главный турбозубчатый агрегат. Останавливаем. Пытаемся понять, что произошло. Ясно, что по нам проехался авианосец, что второй удар пришелся по винту. Первый, по всей вероятности, погнул стабилизатор. Его размах — 17 метров. Видимо, поджал линию вала.

Пускаем в действие вспомогательные линии вала. Они дают нам максимальные ход 5 узлов. А скорость течения в этом районе — 3—4 узла. Не выпребаем... К тому же по докладу командира отсека правая линия вспомогательного вала начала греться. Все. Надо всплывать. Надо просить помощь. Всплыл, уточнили свое место. Посылаю радиogramму на берег: «Столкнулся с неизвестным объектом. Потерял ход...»

С берега: «К вам вышел АСС “Машук” для буксировки в базу. На борту замкомандующего Тихоокеанским флотом».

Конечно же, американцы нас тут же засекли, и начался усиленный облет палубной авиацией. Налетели, как мухи на мед... Первым подошел к нам БПК «Адмирал Виноградов». По УКВ договорился



с командиром: «Я подниму корму, а вы посмотрите, что у нас с винтами». Такая вот проктология...

Притопил нос, поднял корму. Осмотрели.

— Э-э, да у вас мортира сломана! И лопасти винта погнуты.

Мортира — чугунный прилив для вывода из прочного корпуса гребного вала, и в самом деле треснула, а из нее торчал, держась только за счет собственного веса, обломок гребного вала с винтом. Главное, что держался — не булькнул, не унес в пучину тонны морской бронзы. Сколько цветного металла Родине сэкономили! Не оценили...

Подошел к нам спасатель «Машук», взял на буксир. Замкомандующего флотом вышел со мной на связь по УКВ:

— Вы, танкисты хреновы! Натянули шлемы по самые уши и не слышали ни хера! Командир — готовься!

Отвечаю:

— Я всегда готов!

Пока тащили нас за ноздрю до бухты Павловского, американские самолеты облетали нас в хвост и гриву. И еще до самых террвод СССР конвоировал нас фрегат типа «Нокс». Вертолет прилетал, сбрасывал РГБ — радиогидроакустические буи, которые записывали шумы нашего турбогенератора. Поднимать мы их не стали. Американцы в последнее время ставили на них самоликвидаторы, не хватало нам еще ЧП и с буюми...

В это же время «Китти Хок» шел в японскую базу Йокосука. Там его сразу же поставили в док и нашли в днище пробойну размером 4х6 метров. Дырка образовалась от нашего винта и как раз в районе цистерны авиационного топлива. Через нее вытекло несколько тысяч тонн авиакеросина. Как он у них там не вспыхнул — одному богу известно. Всем повезло — мы не затонули, они не сгорели.

В базе стали разбираться. Причина столкновения — мы определили тип гидрологии как № 1, а фактически она была № 2 — по данным БПК «Адмирал Виноградов». А это значит, что слой скачка проходил по глубине 30 метров. Мы же не могли им воспользоваться, поскольку все руководящие документы обязывали нас держаться не выше безопасной глубины — 50 метров. По этой причине мы и не слышали авианосца, вышли на опасное сближение. Когда БИП — боевой информационный пост доложил мне дистанцию до главной



цели в 60—70 кабельтовых, она, эта дистанция, фактически была в разы меньше — 10—15 кабельтовых. И если учесть нашу немалую скорость... На такой дистанции я и ходовых огней «Китти Хок» не обнаружил — из-за огромной высоты борта. Конечно, командир всегда прав и всегда виноват. Была доля и моей вины, не отрицаю. Но море есть море, у него своя физика и своя логика...

В общем, меня с должности командира подводной лодки сняли, перевели служить на берег. Для меня это было ударом похлеще удара в винты. Предлагали мне потом снова вернуться на мостик. Но когда я узнал, о каком корабле идет речь — о раздолбанном 675-м проекте, догнивавшем у причала, — отказался. Лучше старпомом на плавающую лодку, чем командиром на такой гроб.

Обидно, конечно. Судьбы командиров у нас решали политработники. В моем случае они забыли, что за одного битого двух небитых дают. Ведь все же мы вернулись без человеческих потерь да и «супостата» из боевой линии надолго вывели...

Друзья потом подшучивали, напиши командиру авианосца, пусть в Америку в гости пригласит. А я им: «Дураков нет, он мне потом такой счет выставит!»

Фотография «Китти Хок» висит у меня в гараже...

Ну, что тут скажешь?! Командиров-аварийщиков у нас никогда не жаловали. Не важно, в какую сумму обошлась государству подготовка такого редчайшего специалиста, как командир атомной подводной лодки. Родина богатая, еще наготовит. А вот командира «Китти Хока» наказывать не стали, хотя ведь и он лодку прохлопал, не уклонился от удара. Америка деньги считала...

Обычно такие корабли моряки зачисляли в разряд «несчастливых».

Уже на второй год своей жизни на К-314 запылали пожары, которые чудом обошлись без человеческих жертв: за время перехода с Севера на Тихий океан в ее отсеках трижды игрались аварийные тревоги — трижды вспыхивали пожары из-за повышенной влажности в отсеках. Самое опасное возгорание произошло во втором отсеке, когда вдруг вспыхнула гидроакустическая станция.

Спустя десять лет — столкновение с авианосцем «Китти Хок».

Последняя серьезная авария на К-314, которая ее и доконала, произошла за два дня до наступления нового, 1986 года. Во время



возвращения с боевой службы в реакторном отсеке произошло расплавление активной зоны. В отсеках поднялся радиоактивный фон, экипаж получил приличную дозу облучения. Лодку решили не восстанавливать — поставили на «вечную стоянку» в бухте Павловского, где в зоне строгого режима дожидались разделки такие же загрязненные ураном атомарины. Она и поныне там стоит, забытая и невезучая... А «Китти Хок» и сейчас еще в строю. Авианосцу свыше 40 лет. Это живой укор нашим адмиралам, которые списывали на металл 15-летние корабли такого же класса.

ПОДВОДНИКИ СРАЖАЛИСЬ ЗА ВЬЕТНАМ

Вице-адмирал Александр Конев:

— Взяться за перо меня побудил рассказ командира американской атомной подводной лодки «Гардфиш» кэптана Дэвида Минтона: «Гардфиш преследует ПЛ ЭХО-2». Опубликован он в прекрасном издании «Подводные лодки Соединенных Штатов», посвященном 100-летию подводных сил США, которые ведут свой отсчет с 11 апреля 1900 года. Минтон рассказывал о том, как подводная лодка «Гардфиш», которой он командовал, обнаружила и длительное время следила в зоне Тихого океана за советской подводной лодкой К-184.

Мой личный интерес к американской публикации подогревался тем, что «ПЛ ЭХО-2» была подводной лодкой К-184, на которой я в этом походе имел честь быть младшим штурманом, лейтенантом. Командовал ею один из опытейших и грамотнейших командиров 26-й дивизии подводных лодок ТОФ капитан 1-го ранга Берзин Альфред Семенович. Кто знал его и по долгу службы общался с ним, подтвердят мои слова о нем. В дальнейшем он командовал на Камчатке 10-й противавианосной дивизией подводных лодок. Сейчас он контр-адмирал в отставке, продолжает жить и трудиться в городе Санкт-Петербурге, имеет непосредственное отношение к спуску на воду в конце октября 2004 года неатомной подводной лодки «Санкт-Петербург».

События, о которых рассказываю, происходили более 30 лет назад. Начавшаяся холодная война втянула в свою орбиту весь Индокитай. Вьетнам попал в жернова острых идеологических противо-



речий между СССР и США. Последовала американская агрессия (1965—1973 гг.), по своей сути, жестокая и бескомпромиссная. Лишь в середине 1970-х годов Север и Юг Вьетнама объединились, была провозглашена Социалистическая Республика Вьетнам.

Дипломатическими кругами США, СССР, Вьетнама предпринимались усилия, чтобы разрубить клубок проблем. Последняя попытка наладить взаимоотношения — переговоры в Париже между США и Вьетнамом, но они 9 мая 1972 года были сорваны. Начался новый виток военной конфронтации. Американцы минируют северовьетнамские порты. Советский Союз, помогая вьетнамскому народу, принимает ответные меры.

Итак, 9 мая 1972 года — День Победы. Экипажи подводных лодок, береговые части 26-й дивизии подводных лодок построились на плацу, на технической территории у пирсов на торжественный подъем военно-морского флага и флагов расцвечивания. Подводные лодки, разукрашенные флагами, смотрят на нас своими носовыми оконечностями. И только наша, К-184 пришвартована к пирсу кормой к берегу, развернута своим носом на выход из бухты Павловского. Уже месяц мы находимся в боевом дежурстве, без схода на берег (съезда домой в п. Тихоокеанский).

Чтобы понять, что такое боевое дежурство, нужно разъяснить:

— подводные лодки в базе у родного причала находились в различной степени готовности к выходу в море, а наивысшей была та готовность у подводных лодок, несущих боевое дежурство, которая исчислялась часами. Экипаж дежурной подводной лодки обязан был по приказанию, экстренно приготовив ее к бою и походу, выйти в назначенный район боевого предназначения, в котором действовать в дальнейшем в соответствии с полученным боевым распоряжением. При этом запасы продовольствия, материальных средств загружались на полную автономность. Из оружия на борту: 8 крылатых ракет «П-6» для стрельбы по морским целям, две из них с ядерным боеприпасом, торпеды — как для стрельбы по надводным целям, так и по подводным лодкам, две из них также в ядерном снаряжении.

Торжественным маршем экипажи подводных лодок прошли мимо трибуны, на которой находилось командование 26-й дивизии



во главе с контр-адмиралом И.И. Вереникиным и отправились на прогулку к памятнику моряку-тихоокеанцу возле топливного склада на въезде в живописную долину, где располагалась база дивизии. Пройдя возле могучего матроса с автоматом в одной руке и гранатой в другой, мы вернулись в казармы, зная, что впереди праздничный обед. Кормили, кстати, в те годы очень хорошо, не сравнить с нынешними временами. Государство заботилось о подводниках.

В своих воспоминаниях командир ПЛ К-184 А.С. Берзин пишет: «После торжественных мероприятий я зашел к оперативному дежурному и прочитал разведсводку:

«Район полуострова Индокитай. Боевые действия против патриотических сил Индокитая из Тонкинского залива (130 миль севернее Да-Нанга) вели АВУ “Корал Си”, “Китти Хок”, “Саратога”; и из района 170 миль юго-восточнее Сайгона АВУ “Констелейшн” в обеспечении 38 кораблей. За сутки с авианосцев совершено 353 самолетовылета, из них на удары — 256.

Во второй половине дня ТОФ перевели в повышенную боевую готовность, а нашей подводной лодке объявили боевую тревогу. В установленный норматив экипаж уложился. Приказано всем находиться на лодке, главную энергетическую установку (ГЭУ) пока не вводить. Вечером вызвал меня к себе в кабинет командир дивизии контр-адмирал Вереникин И.И. и приказал вводить оба борта главной энергетической установки (проще, заводить реактор), коротко сказал: “Идёте в Южно-Китайское море поддерживать братский Вьетнам”. Кроме того, от него я узнал, что туда же за нами пойдут: К-45 (командир — капитан 1-го ранга Ю.Н. Ганжа и К-57 (командир — капитан 1-го ранга Ю.Ф. Шиповников)».

В это время кэптен Д. Минтон «охранял» наш покой на подступах к острову Аскольд, рядышком с нашим Владивостоком, ведя разведку. Значительную часть времени ПЛ «Гардфиш» находилась на перископной глубине, пишет Минтон, что, конечно, снижало скрытность «Гардфиша», но он считал для себя главным не прозевать выход нашей подводной лодки из залива Стрелок. Как показало время, расчет оправдался, тем более что американец, вероятно, не сбрасывал со счетов и праздник Победы, отмечаемый нами.

10 мая к утру оба борта у нас были введены в турбогенераторный режим. Боевой приказ пришел телеграммой, которую



вручил командиру вместе с маршрутом на карте начальник штаба дивизии капитан 1-го ранга Абрамов М.Б. Последний инструктаж у командира дивизии, после чего К-184 отошла от пирса и начала движение по маршруту.

В экстренном порядке подлодки 26-й дивизии подводных лодок ТОФ начали готовиться к выходу в море на боевую службу. Маршрут для всех один — в Южно-Китайское море, районы патрулирования на подступах к Вьетнаму.

Д. Минтон пишет: «Летом 1972 года ПЛ “Guardfish” (SSN 612) находилась в Японском море, когда мировые события подтолкнули ее и ее экипаж на участие в приключении века. С провалом парижских мирных переговоров 9 мая война во Вьетнаме приняла более крутые обороты, и наши войска начали минирование Хайфонга и других важных северовьетнамских портов, чтобы отрезать северовьетнамскую армию от поставок с моря. На “Guardfish” поступило сообщение с предупреждением о возможной ответной военно-морской операции со стороны Советов. Мировая ситуация была накалена до предела. Никто не знал, как Советский Союз отреагирует на минирование. “Guardfish” заняла позицию около самой большой военной базы Советов в Тихом океане, на перископной глубине. Поздно вечером 10 мая визуальным наблюдением была обнаружена подводная лодка, пересекающая фарватер на большой скорости и направляющаяся прямо к ожидающей ее “Guardfish”. При более близком контакте в надвигающейся темной массе визуально удалось различить советскую ракетную ПЛ класса “Echo-2”».

Итак, волей случая мы вышли на подводную лодку Д. Минтона, вернее шли в надводном положении курсом 180° прямо на юг. Оставляя за кормой Аскольда, я думал о том, когда снова придется увидеть этот остров, красиво выступающий из недр залива Петра Великого.

Дорога была проторенная, по ней постоянно разворачиваются подводные лодки в южную часть Японского моря, поэтому проблемы, где маневрировать, чтобы с максимальной вероятностью обнаружить выход наших подводных лодок, у Дэвида Минтона не было.

Спешка с отправкой подводных лодок в Южно-Китайское море, очевидно, не позволила оперативному управлению ТОФ тщательно



спланировать и начать скрытное развертывание подводных лодок, в том числе с применением мер дезинформации и отвлечения сил разведки на ложное направление.

Минтон пишет: «По мере того, как “Echo-2” продолжила свое движение к юго-восточному выходу из Японского моря, я, как командир, должен был принять два важных решения. Первое, стоит ли обнаружение советских подводных лодок того, чтобы прервать радиомолчание? Первоочередная задача во время проведения наблюдательных операций ПЛ — это как можно более раннее оповещение в случае необычного развертывания советских военных кораблей. Такой тип донесения, называемый “критическим”, раньше никогда не посылался. Я решил, что сейчас как раз тот случай, когда “Guardfish” может нарушить молчание и уведомить своего главкома о ситуации. Во-вторых, следует ли “Guardfish” прекратить свое наблюдение в Японском море и преследовать советскую ПЛ. Приказ командования относительно этого вопроса был — тишина. Но мне показалось, что главком хотел бы знать, куда направляются Советы. Поскольку у меня не было достаточно времени для ожидания приказов, я произнес девиз нашего главкома: “Слабый духом героем не станет”, — и мы тронулись следом».

А командир нашей К-184 А.С. Берзин в своих воспоминаниях сообщает: «11 мая. Глубина 100 метров, скорость 12,5 узла. Отворачиваем от курса на 90 градусов каждый час, прослушиваем корму — нет ли слежения за нами подводной лодки США. Жизнь на подводной лодке налаживается, входит в походную колею. Из разведсводки: “Во Вьетнаме 6 ударных авианосцев и 2 десантных вертолетоносца”».

На сеансе связи была зафиксирована работа радиолокационной станции (РАС) AN/APS-20 противолодочного самолета США “Нептун”. Сигнал слабый, уклонились отворотом от курса и уходом на глубину 200 метров. Через 30 минут в центральный пост прибыл командир ракетно-артиллерийской боевой части, капитан 3-го ранга Цимбаленко В.И. и доложил мне, что кабельная труба контейнера № 6 течет, т.е. контейнер № 6 не герметичен, а в нем находится ракета с ядерной боевой частью. Если контейнер будет затоплен, то ракета выйдет из строя. Фактически — это потенциальная авария оружия, которая, впрочем, экипажу и окружающей среде не угрожала.



Таким образом, с начала похода мы были озадачены ситуацией, что делать. Выслушав доклад капитана 3-го ранга Цимбаленко В.И. и предложения командира электромеханической боевой части, капитана 2-го ранга Байбурина М.С., я принял решение открыть спускной клапан в 7 отсеке, чтобы вода из кабельной трубы контейнера № 6 поступала в трюм, что было и сделано. Замерили поступление воды — 10 литров в минуту. Воду из трюма периодически приказал откачивать насосом. Кроме того, решил всплыть в надводное положение и попытаться заделать отверстие (или трещину) в кабельной трубе контейнера № 6».

Владимир Иванович Цимбаленко был грамотным ракетчиком, ответственно относился к исполнению должностных обязанностей, за что и уважал его командир.

Вспоминается один смешной случай. Вернулись однажды с ракетной стрельбы. Ракетный контейнер по левому борту возле рубки, куда была загружена практическая ракета, дал сбой, ракета не вышла. Начали разбираться, когда открыли крышки контейнера, из него очумело выпорхнул воробей, все, кто был на пирсе, радостно заорали, воробей виноват, сорвал ракетную стрельбу целого атомохода, доложили командиру, он вынес свой вердикт: плохому танцору и воробьи мешают. Все, разумеется, понимали, что дело не в воробье, но шутка всегда помогала.

«В 15.20 всплыли в надводное положение, подняли контейнеры № 5 и 6, группа специалистов начала обследование кабельной трубы контейнера № 6. Через 10 минут на горизонте появились силуэты двух японских рыболовных судов. Легли на курс отхода от них, в 15.35 зафиксировали работу радиолокационной станции AN/APS-20 противолодочного самолета США "Нептун": сигнал слабый. Я дал приказание произвести срочное погружение и уклониться от самолета, капитан 3-го ранга В.И. Цимбаленко и капитан 2-го ранга М.С. Байбурин доложили, что все осмотрели, все цело и в исправности, т.е. видимых причин нет. Через 30 минут опять пошла вода через спускной клапан в 7-м отсеке. Принял решение снова всплыть в надводное положение для устранения течи».

Марат Сергеевич Байбурин, крепкого телосложения, немногословный, говорил всегда спокойно, голоса не повышал, но



все на подводной лодке его слушались и уважали, зная, каким непререкаемым авторитетом он пользуется.

Он предложил обмотать фланцевые соединения бинтами, пропитанными эпоксидной смолой. В 20.00 всплыли в надводное положение и выполнили это предложение, передали также на берег радио о тече в контейнере № 6. Получили информацию: «Авианосцы “Корал Си”, “Китти Хок”, “Констелейшн” 190 миль севернее Да-Нанг. АВУ “Мидуэй” восточнее Сайгона, в обеспечении 47 кораблей. За сутки с авианосцев совершено 369 самолетовылетов, из них на удары — 279. В течение суток корабли 7-го флота и бомбардировочная авиация дважды производили артиллерийский обстрел и бомбардировку портовых сооружений Хайфона и Кам-фа, острова Как-ба и полуострова До-шон, в результате которых в порту Кам-фа был подожжен советский теплоход “Г. Акопян”, вертолетоносец “Окинава” в составе амфибийной группы находится в 180 милях севернее Да-Нанга».

Обстановка вокруг Вьетнама продолжала накаляться. Как дальше развернутся события, никто не знал, мы были готовы к худшему сценарию.

Минтон вспоминает: «В течение следующих двух дней советская подводная лодка часто замедляла ход и длительное время находилась на перископной глубине, по-видимому, получая подробные приказы от военно-морского командования. Во время прослушивания “Echo-2”, “Guardfish” замедляла скорость, что значительно расширяло диапазон действия ее сонара. К удивлению и смятению экипажа, мы смогли обнаружить по меньшей мере еще две, а возможно, и три другие советские подводные лодки в этом районе. Одной подводной лодке сложно преследовать три, а уж преследовать четыре просто невозможно. Группа слежения на “Guardfish” сосредоточила все свои усилия на удержании контакта с “Echo-2”, которую они идентифицировали визуально».

Мы же, как сказано выше, устраняли течь ракетного контейнера № 6, в который поступала забортная вода. «Гардфиш» факт нашего всплытия в надводное положение не обнаружила.

Непонятно, какие контакты Д. Минтон классифицировал как «подводные лодки», тем самым, очевидно, введя в заблуждение свое командование. Подводные лодки К-45, К-57 вышли значительно



позже и находились на удалении от К-184, которое не позволило бы «Гардфиш» одновременно отслеживать несколько подводных лодок. Тут Д. Минтон явно пытался выдать желаемое за действительное.

Вместе с тем информация о развертывании подводных лодок в Японском море значительно затруднила наши действия в дальнейшем. Противолодочные силы США, Японии, Южной Кореи активизировали свою деятельность особенно на противолодочных рубежах (Корейский пролив, проход Баши).

Я понимаю, насколько сложной является задача скрытного слежения за подводной лодкой, развертывающейся в назначенный ей район и имеющей к тому же повышенную скорость, в данном случае более 10 узлов.

Д. Минтон пишет об этом, указывая, что слежение он осуществлял в кормовом секторе ПЛ К-184 и подтверждает, что практически ежечасно К-184 отворачивала от генерального курса для прослушивания своего кормового сектора или действовала агрессивно, разворачиваясь на обратный курс и следуя прямо на «Гардфиш». Такой маневр был опасен и грозил столкновением.

Таким образом, командиру «Гардфиша» приходилось изрядно «попотеть», чтобы не допустить столкновения и не быть обнаруженным. Для этого он отходил в сторону от маршрута нашей подводной лодки, уменьшал скорость или становился на стабилизатор глубины, продолжая наблюдения за нашими действиями. В дальнейшем, когда мы заканчивали маневры по проверке кормового сектора и продолжали движение по назначенному маршруту, «Гардфиш» продолжала слежение, следуя за нами в стороне.

Минтон определяет наши действия как «агрессивные», я же скажу следующее: наш командир А.С. Берзин, понимая низкие возможности собственных бортовых гидроакустических средств по обнаружению подводной лодки, принимал все меры и способы. В том числе выходил за рамки тактического руководства, чтобы обнаружить возможное слежение за нами, соблюдая при этом меры безопасности. Агрессивно вел себя прежде всего сам Д. Минтон, маневрируя в опасной близости от нас.

Очевидно, история ничему не учит. Ведь менее трех лет назад подводная лодка SSN 615 «Гэтоу», однотипная с «Гардфиш» и построенная после нее, столкнулась 15 ноября 1969 года в Баренце-



вом море с подводной лодкой К-19, хорошо известной читателю по художественному фильму и по телепередачам. Тогда все обошлось незначительными повреждениями. Не прошло и четырех месяцев, как снова произошло столкновение подводных лодок в подводном положении на Северном флоте. Уже 10 марта 1970 года столкнулись атомные подводные лодки К-69 и «Стерджен». Неординарность этого столкновения заключалась в том, что у подводной лодки К-69 был поврежден верхний рубочный люк и боевая рубка заполнена водой. Нижний рубочный люк был задраен всего за 12 минут до столкновения. Если бы он был отдраен, столб воды под давлением 6 килограммов хлынул бы в центральный пост, и последствия могли быть непредсказуемыми. Через три с половиной месяца эхо столкновения докатилось и до Тихого океана. На Камчатке произошло столкновение подводных лодок К-108 и SSN 639 «Тотот», имевшее впоследствии большой международный резонанс. Разрушения тогда были значительные, и снова по вине командира американской лодки.

Самым необычным в серии этих столкновений, явилось совпадение условий, в которых оказались подводные лодки в момент столкновений. Судите сами. Возьмем Северный Ледовитый и Тихий океаны, рассмотрим столкновения подводных лодок К-19 и К-108, соответственно, с американскими.

Оба они произошли в результате слежения за нашими подводными лодками, находящимися в районах боевой подготовки в учебном плавании.

Столкновения произошли ранним утром, К-19 с «Гэтоу» — в 7 часов 13 минут, К-108 с «Тотот» — в 5 часов 54 минуты. Обе подводные лодки из 360 возможных вариантов шли одним и тем же курсом 90 градусов. Обе имели одинаковую скорость — 5 узлов. И наконец, обе подводные лодки шли практически на одном эшелоне глубин с разницей в 20 метров, К-19 — на глубине 60 метров, К-108 — на 40 метрах.

А теперь попробуй поверь, что не существует закона парности. Произошедшие столкновения в 1970 году, как я уже сказал, по вине американских командиров заставили командование ВМС США серьезно заняться мерами безопасности. На определенное время эта проблема (столкновений) была снята. Но все течет, все изменяется,



на смену одним приходят другие, поменялись командование на флотах, командиры американских лодок, на смену пришли молодые, жаждущие признания и славы. Через 10 лет все повторилось вновь.

81-й год ознаменовался новыми столкновениями, и снова, как по заказу, на Северном и Тихоокеанском флотах. Только на этих флотах были атомные подводные лодки, и туда, как магнитом, тянуло разведчиков всех мастей.

Подводные лодки К-211 в Баренцевом море и К-324 в Японском сталкиваются, соответственно с британской и американской подводными лодками. Снова следуют организационные выводы, принимаются дисциплинарные меры, и снова все затихает на десяток с небольшим лет.

Далее все возвращается на круги своя. 92-й и 93-й годы потрясает очередная волна скандалов, связанных с ведением разведки американскими лодками в полигонах боевой подготовки Северного флота и очередными столкновениями. На этот раз отличились многоцелевые подводные лодки «Батон-Руж» и «Грейлинг».

Такова хронология подводных «встреч». История должна учить предотвращать ошибки предшественников в будущем.

Снова прошло уже более 10 лет после этих событий, но кто гарантирует, что не повторятся новые столкновения, с еще более тяжелыми последствиями. Объективные и субъективные причины для этого продолжают существовать. Отсутствует правовая база для плавания подводных лодок в подводном положении и предотвращения их столкновения. Наши обращения к американской стороне по этому вопросу остались без внимания. Вместе с тем продолжают попытки установить слежение за нашими подводными лодками американской стороной, и прежде всего за крейсерами, несущими стратегическое ядерное оружие.

Где уверенность, что «горячий парень из Техаса», агрессивно маневрируя, не столкнется с нашей подводной лодкой.

Но вернемся к походу К-184. Чтобы понять уважаемому читателю, почему мы не смогли во время обнаружить присутствие следящей за нами подводной лодки, необходимо рассказать историю создания этих подводных лодок.



SSN 612 «Гардфиш», построена в середине 60-х годов, 10-й в серии из 14 многоцелевых подводных лодок.

Дэвид Минтон пишет: «ПЛ “Guardfish” относилась к классу “Permit” и была близнецом несчастной ПЛ “Thresher” (SSN 593) (погибшей 10 апреля 1963 года, кстати, за день до празднования дня подводника США. Лодки этого класса первыми вобрали в себя все наиболее существенные изменения в конструкции ПЛ. Это увеличение рабочей глубины, более эффективные средства обнаружения, пониженный уровень шума и торпедный отсек, перенесенный из носовой части ближе к миделю».

Очевидно, Д. Минтон имеет в виду торпедные аппараты.

Подводная лодка К-184 построена на Амурском судостроительном заводе, в городе Комсомольск-на-Амуре, в 1963 году 25 августа спущена на воду, акт государственной приемки подписан 31 марта 1964 года. Всего в этой серии построено 29 подводных лодок. Основное предназначение — уничтожение крупных и важных морских целей крылатыми ракетами из надводного положения, то есть для производства залпа нужно всплывать в надводное положение. Это был серьезный недостаток подводной лодки, терялась ее скрытность.

Возможности же по обнаружению подводной лодки вероятного противника зависели от параметров собственных гидроакустических средств и уровня собственных шумов, создаваемых подводной лодкой.

Шумность «Гардфиш» была в 4—6 раз ниже подводной лодки К-184, а технические характеристики гидроакустического комплекса AN/BQQ-2 в несколько раз выше гидроакустических станций МГ-10 и МГ-200, что при соответствующей гидрологии моря в то время создавало условия, при которых «Гардфиш» могла обнаружить и следить за нами на дистанциях от 20 до 100 и более кабельтов, в то время как наша подводная лодка могла это сделать лишь на дистанциях от 2—5 до, максимум 10—15 кабельтов. Таковы были весьма неравные условия нашего «совместного» плавания. Проблемы шумности советских подводных лодок, создания адекватных гидроакустических комплексов в то время были возведены в ранг национальной проблемы.



В тех условиях мы просто не могли обнаружить «Гардфиш» на переходе в Южно-Китайское море и, маневрируя в назначенном районе, хотя и использовали любую возможность, в том числе и нестандартные способы проверки отсутствия слежения, но ничего не получалось. Д. Минтон ошибок не допускал.

И все же косвенные признаки слежения за нами стали проявляться с 22 мая, когда при всплытии на перископную глубину на сеанс связи мы зафиксировали работу радиолокационной станции противолодочного самолета США «Орион». В дальнейшем практически на каждом подвсплытии обнаруживали сигналы самолетной радиолокационной станции. Мы считали, что самолеты производят плановый поиск подводных лодок.

Минтон пишет: «Вашингтону требовалось часто посылать отчеты о ситуации, чтобы они смогли определить степень угрозы, исходящей от советских вооруженных сил и их намерения. Президент Никсон и советник по национальной безопасности ежедневно получали доклады. Поскольку радиопередачи с “Guardfish”, передаваемые на высокой частоте и мощности, могли быть зафиксированы электронной системой перехвата Советов и тогда местоположение ПЛ было бы обнаружено, был принят альтернативный метод связи. Самолет “Орион” делал секретные вылеты к месту предполагаемого нахождения “Guardfish” и получал короткие донесения на УКВ радиоволнах с “Guardfish”, находящейся на перископной глубине, либо с помощью небольших выпускаемых буев, которые имели небольшие передатчики с автономным электропитанием, которые программировались на передачу небольшого сообщения и выпускались через эжектор для сигнальных патронов, в то время как “Guardfish” оставалась на глубине преследования».

Выход ракетных подводных лодок Советского Союза в зону боевых действий в Южно-Китайское море встревожил американцев. Они опасались за свои авианосцы, действующие там, и приняли решение о начале срочной передислокации максимально возможного числа атомных подводных лодок в этот район для охраны авианосцев и поиска подводных лодок Тихоокеанского флота.

Вот как сообщает об этом Д. Минтон: «Во время этого преследования любая ПЛ, находящаяся в Тихом океане, срочно передислоцировалась для обеспечения безопасности авианосцев, действующ-



щих у побережья Вьетнама, а также для поиска других советских ПЛ. Это создавало общую проблему как для ПЛ “Guardfish”, так и командованию этой операции. “Guardfish” следовало за “Echo-2”, куда бы она ни шла, и поэтому командованию приходилось часто передислоцировать другие ПЛ, чтобы гарантировать, что какая-либо более бесшумная ПЛ США не подвергнет опасности “Guardfish” или другие подводные лодки.

Таким образом, в зоне действия подводных лодок, а это Японское, Восточно-Китайское, Филиппинское и Южно-Китайское моря, развертывалась невидимая подводная война, включающая в себя попытку установления длительного слежения за нашими подводными лодками и их уничтожения с получением приказа.

А.С. Берзин вспоминает: «16 мая. Продолжаем следовать в назначенный район, после прохода острова Окинавы перешли только на два подвсплытия на сеанс радиосвязи. Вызвал в центральный пост командира БЧ-2, капитана 3-го ранга Цимбаленко В.И., из всех вахтенных офицеров он был самым подготовленным, грамотным, свою специальность ракетчика знал в совершенстве. Он доложил, что с контейнером № 6 все нормально, а поступление воды из кабельной трубы не увеличивается.

17 мая. Море — 3 балла, зыбь, туман, тропический ливень. Всплыли на перископную глубину для определения места перед проходом пролива Баши. Определили место по американской радионавигационной системе “Лоран-А и С”, а также с помощью радиолокационной станции по островам. Из разведсводки: “С Тонкинского залива ушли крейсера и эсминцы к Сайгону. Никсон собирается 25 мая в Москву для переговоров. Интенсивность военных действий во Вьетнаме значительно уменьшилась”.

Командир сам, кстати, штурман всегда пользовался случаем лично определить место своей подводной лодки.

Наши действия Д. Минтон комментирует следующим образом: «Находясь в Филиппинском море, “Echo-2” повернула на юго-запад, направляясь в проход Баши между островами Тайвань и Лусон. Проход Баши — часто используемый северный проход в Южно-Китайское море, и я был уверен, что он и является целью советской ПЛ, но она отклонилась намного южнее обычного курса. “Echo-2” замедлила ход, всплыла на перископную глубину и двигалась, ориен-



тируясь по показаниям эхолота, который работал в коротком диапазоне, не допустимом на такой глубине. Она была потеряна. Находясь на перископной глубине, ПЛ, видимо, четко определила свое местоположение, потому что после этого ушла на глубину, повернулась по направлению к проходу Баши и увеличила скорость до 16 узлов. Мне пришлось произвести внеочередной доклад о действиях "Echo-2". После донесения, переданного с помощью радиобуя, об этой быстрой смене курса, "Guardfish" стремительно ринулась за ПЛ, зная, что передислокация американских ПЛ будет вряд ли возможна, поскольку времени после передачи сообщения оставалось очень мало. Чтобы избежать столкновения с другой американской ПЛ, "Guardfish" погрузилась на глубину 100 метров, которую часто использовали советские ПЛ и которую, как я знал, избегали американские. Мое опасение оказалось оправданным, когда "Guardfish" обнаружила американскую ПЛ, уходящую на север на большой скорости».

Далее Д. Минтон пишет: «18 мая "Echo-2" вошла в Южно-Китайское море и проследовала в точку, находящуюся примерно в трехстах милях от берегов острова Лусон».

Мы же подошли к проходу Баши с ошибкой в своем месте 50-70 кабельтов, после определения места уточнили курс подводной лодки и, форсировав проход Баши, продолжили переход в район боевой службы, увеличив ход для занятия его в назначенное время.

А.С. Берзин отмечает: «20 мая. Заняли район № 1. В 08.30 всплыли на перископную глубину для приема сеанса радиосвязи и определения места. Сразу в перископ увидел впереди по курсу, в дистанции 10 кабельтовых вспомогательное судно США, которое шло прямо на нас. Заполнил цистерну быстрого погружения и ушел на безопасную глубину. Гидроакустики судна не слышали. Гидрология плохая — мы ничего не слышим. Поэтому каждое всплытие здесь потенциально опасно, можно столкнуться с надводным кораблем или гражданским судном».

Только чрезвычайная осмотрительность командира плюс везение обеспечили нам безопасные всплытия под перископ в течение всего похода.



Д. Минтон сообщает о наших действиях так: «Восемь дней ПЛ на малой скорости патрулировала на полигоне, который представлял прямоугольник, находящийся примерно в 700 милях от наших авианосцев, курсирующих вдоль побережья Вьетнама, и далеко за пределами 200-мильной зоны, которую могли достичь ее ракеты. В то время как команда слежения старалась не потерять контакт с советской ПЛ».

А.С. Берзин, зайдя в штурманскую рубку, долго изучал предстоящий район боевого предназначения, маршрут нашего перехода, потом поделился с нами, штурманами, своими мыслями: «Если начнутся военные действия сейчас, то Японское море будет ловушкой для Тихоокеанского флота, как Финский залив стал ловушкой для кораблей и подводных лодок Балтийского флота в 1943 году. В проливах: Лаперуза, Сангарском и Корейском легко и быстро можно создать противолодочный рубеж, в настоящий момент вероятный противник достаточно уверенно контролирует проход наших подводных лодок».

В тот момент никто из нас не знал, что уверенный контроль начался еще у нашей базы и продолжается длительное время.

Мы понимали, что в случае развязывания боевых действий, трудно будет уцелеть после нанесения ракетных и торпедных ударов, но уверенность в выполнении боевой задачи была. Боевой дух экипажа был на высоком уровне и исходил он прежде всего от нашего командира.

Берзин Альфред Семенович — мой командир и первый учитель подводному делу. Строгий и требовательный, не давал спуску расхлябанности, весь экипаж уважал его, в море мы знали, командир не подведет, все сделает правильно. Отличительная черта — постоянно занимался совершенствованием своих знаний, тактикой применения подводной лодки, использования оружия и технических средств, лично учил вахтенных офицеров, командиров боевых частей. Таких самоотверженных командиров я в своей жизни больше не встречал. Недаром в дальнейшей своей службе руководил кафедрой тактики на высших офицерских классах — кузнице командиров подводных лодок. Был нетерпим к очковитирательству, непорядочности, в том числе и вышестоящего командования, не скрывая, это говорил прямо в глаза. В то же время любил, как все, шутку. Выступая перед



экипажем, ставя задачи, мог так отчитать провинившегося, что весь экипаж смеялся, а виновник «торжества» не знал, куда деться от стыда.

Продолжили патрулирование в районе.

Командир в своем дневнике отмечал: «22 мая. Зафиксировали работу радиолокационной станции AN/APS-80 противолодочного самолета США «Орион», сигнал слабый. Произвели уклонение от самолета.

23 мая. В 08.30 всплыли на перископную глубину для приема сеанса радиосвязи и определения места, получили сообщение, прошел флотский комсомольский актив, и более ни слова. Конечно, это была «очень ценная» информация для подводной лодки в Южно-Китайском море. Зафиксировали работу радиолокационной станции AN/APS-80 противолодочного самолета США «Орион», сигнал слабый. Произвели уклонение от самолета.

24 мая, нам, подводным лодкам К-45, К-7, поступило приказание доложить свое место и действия. Подготовил ответ... 12.00 широта... долгота... курс... скорость... Радио передавали три раза, район в смысле прохождения радиоволн плохой. В это время из разведсводки: «Никсон в Москве ведет переговоры». Зафиксировали работу радиолокационной станции AN/APS-20 противолодочного самолета США «Нептун»: сигнал слабый. Снова произвели уклонение от самолета. Проанализировал два последних обнаружения радиолокационной станции AN/APS-20 и сделал вывод, что, вероятно, самолет осуществляет поиск подводных лодок по маршруту, слежения его за нами не отметил.

25 мая. Где-то после обеда командир БЧ-5, капитан 2-го ранга Байбурин М.С. доложил, что потек ХГЦЭН — 601-й левого борта (холодильник главного циркуляционного электронасоса), приняли решение о его отсечке, т.к. в 6-м отсеке начала повышаться радиоактивность.

26 мая. В 02.00 всплывали на перископную глубину. Сразу же в перископ увидел судно водоизмещением около 10 000 тонн прямо по курсу, дистанция 10 кабельтовых, гидроакустики



ничего не слышат. Заполнил цистерну быстрого погружения и ушел на безопасную глубину. На следующем сеансе радиосвязи получили радио от командующего ТОФ с приказанием возвратиться в базу».

В то же время Д. Минтон пишет: «События в мире начали развиваться более мирным путем. После долгих переговоров президент Никсон поехал с визитом в Москву, где произошла историческая встреча с генеральным секретарем Брежневым. Во время этой встречи 24 мая советник по национальной безопасности Киссинджер информировал Брежнева о том, что США знают о развертывании советских ПЛ и о том, что их присутствие вблизи зоны боевых действий во Вьетнаме является провокационным и чрезвычайно опасным. После двух дней этого противостояния советская ПЛ "Echo-2" направилась на север».

Мы же 27 мая, ночью получили приказание, отменяющее наше возвращение в базу, в котором говорилось о занятии нового района в Филиппинском море, представляющего собой круг радиусом 30 миль. Что делать в этом районе, нам не сообщили. Подводным лодкам «К-57» и «К-189» также назначили новые районы в Филиппинском море.

Командир так вспоминает эти события: «Прошли проход Башы, определив место, пеленгуя в перископ острова. На сеансе связи в своем кормовом секторе обнаружили кратковременную работу радиолокационной станции (в режиме однообзор), в перископ целей не наблюдали. Параметры станции определить не удалось. Сделали вывод, возможно, это станция AN/BPS-9, носитель — атомная подводная лодка типа "Пермит". Картина складывалась не совсем благоприятная, мы не исключали возможное слежение за нами.

28 мая, только заняли назначенный нам район в Филиппинском море, как получили приказание занять новый, в форме круга, с радиусом 50 миль. Получили информацию: в прессу США проникли сообщения о том, что в Южно-Китайском море обнаружены советские подводные лодки. Командующий ТОФ адмирал Смирнов Н.И. призывает нас к соблюдению скрытности.

На сеансе связи на своем курсовом угле 170 градусов левого борта снова обнаружили работу РЛС в режиме однообзор, в перископ же горизонт чист. Что за станция, определить снова не удалось, так как работала она всего около 3 секунд».



Где-то рядом продолжает «пасть» подводная лодка. По работе ее РАС делаем вывод, или она демонстративно объявляет о своем присутствии, не скрывая слежения, или, теряя контакт при нашем всплытии, пытается его восстановить, используя РАС.

На что Д. Минтон отвечает: «После прохода пролива Баши “Echo-2” установила новую зону патрулирования в Филиппинском море южнее острова Окинава. В этой зоне океана были самые худшие акустические условия, какие только можно придумать. Ночью природный шум и частые дожди заглушали сонар. Поддерживать контакт стало еще тяжелее, что вынуждало “Guardfish” следовать за “Echo-2” на еще более близком расстоянии».

А.С. Берзин, анализируя складывающуюся обстановку, сообщал следующее: «С 27 мая по 6 июня на сеансах связи на перископной глубине обнаруживали по корме кратковременную работу РАС, обследовали кормовые курсовые углы на малозумной скорости, применяли специальное маневрирование, но так ничего и не обнаружили».

Кульминация в противостоянии подводных лодок наступила 6 июня.

Вот как вспоминает этот день Альфред Семенович: «В 12.00 всплыл на перископную глубину на сеанс связи. Осмотрел горизонт в перископ без увеличения — чисто, после этого осмотрел с увеличением: на курсовом угле левого борта наблюдаю перископ подводной лодки в дистанции где-то 5-6 кабельтов, перископ поднят приблизительно на 2 метра над поверхностью моря. Дал посмотреть на перископ помощнику командира, капитану 3-го ранга Шаипову Л.Б., тот подтвердил, что видит перископ.

Леонид Борисович Шаипов — помощник командира, он же вахтенный офицер, в дальнейшем командовал 29-й дивизией подводных лодок Тихоокеанского флота. Эмоционально переживал за проступки подчиненных, был нетерпим ко лжи, с уважением относился к подчиненным, не оскорблял их.

Гидроакустики подводной лодки не наблюдают. Когда я стал снова смотреть, то перископа уже не было. Срочно передали радио на берег об обнаружении подводной лодки США. Обнаружили по корме работу РАС в режиме однообзор, предположительно, станция AN/BPS-9, носитель — атомная подводная лодка типа “Пермит”.



Погрузились на глубину 80 метров, легли на курс для обследования кормового сектора, скорость 4 узла, через 30 минут начали отрыв от подводной лодки США, меняя скорость и глубину, используя средства гидроакустического противодействия».

Командир обнаружил перископ подводной лодки, той самой, которая длительное время следила за нами. Командиры подводных лодок смотрели друг на друга через окуляры, не представляя того, что через тридцать лет снова встретятся на страницах книги. На 27-е сутки нашего пребывания в море мы впервые визуально обнаружили подводную лодку, хотя косвенные признаки ее присутствия появились, как отмечал командир значительно ранее.

Д. Минтон свои дальнейшие действия описывает так: «Командование разработало длительную процедуру передачи преследования ПЛ “Echo-2” другой ПЛ США. Это сообщение было передано по широкополосной сети. В то время как “Guardfish” находилась на перископной глубине, принимая это срочное сообщение, “Echo-2” неожиданно всплыла на перископную глубину и визуально обнаружила присутствие “Guardfish”. Маневры, следовавшие за этим, были агрессивны и проходили на большой скорости. Продолжать преследование насторожившегося противника не представлялось возможным, и контакт с “Echo-2” был потерян».

Командир продолжает вспоминать последовавшие вслед за этим, полные драматизма события:

«7 июня. От командующего ТОФ пришло радио: “Соблюдайте осторожность, слежение за подводной лодкой США не проводить”. Обнаружили на курсовом угле 172 градуса левого борта работу РЛС в режиме однообзор, предположительно станция AN/BPS-9, носитель — атомная подводная лодка типа “Пермит”. К концу сеанса связи гидроакустики обнаружили и наблюдали в течение 5 минут на курсовом угле 90 градусов левого борта шум винтов подводной лодки. Обнаружили течь ХГЦЭН — 601 правого борта, приняли решение об его отсечке, т.к. в 6 отсеке начала повышаться радиоактивность. В отсеках личный состав слышал по левому борту шум винтов (возможно, подводная лодка)».

Мы и не проводили никакого слежения, а пытались, маневрируя и применяя приборы помех, оторваться от преследующей нас



подводной лодки. Это говорило о том, что оценка обстановки в море и выводы по ней в штабе флота были совершенно другими.

Гидроакустики впервые обнаружили в этом походе шум винтов подводной лодки. Это значит, она подошла к нам на опасно близкое расстояние, даже в отсеках личный состав слышал шум винтов проходящей мимо подводной лодки. Повезло обоим лодкам и на этот раз, безопасно разошлись, а «Гардфиш» продолжила свою авантюрную гонку преследования. Мы же, как отмечает командир, боролись с техническими неполадками.

Наш маневр с целью уклонения от «Гардфиша» никаких результатов не дал. Гидроакустики периодически ее наблюдали. Доложили командованию флотом, продолжили отрыв курсом, скоростью и глубиной, используя активные гидроакустические средства противодействия.

9 июня гидроакустики обнаружили подводную лодку на курсовом угле 150 градусов правого борта. Командир решил оторваться от нее, для чего описали две пологие циркуляции, поставив между нашей подводной лодкой и «Гардфишем» два активных прибора гидроакустического противодействия и стали уходить от нее с изменением скорости, глубины и курса.

А.С. Берзин зашел в штурманскую рубку, где я вел прокладку, стал изучать на планшете наше маневрирование и действия следующей по пятам за нами подводной лодки «Гардфиш». Я, помнится, говорю ему: «Товарищу командир, не похоже ли все это на арену цирка (район был нам назначен круглый), где наша лодка изображает коня и бежит по кругу, а американская со стороны действует как дрессировщик?» Тем более маневр отрыва мы осуществляли по периметру нашего района. Командир засмеялся, в это время по переговорному устройству «Каштан» из второго отсека к нему обратился заместитель по политической части, капитан 2-го ранга Г.Я. Антонов «Может, не надо нам связываться с американской лодкой?» — спросил он у командира.

Антонов Геннадий Яковлевич, заместитель командира по политической части, был всегда спокойный, во всем слушался командира, не конфликтный человек, на подводной лодке его влияние ощущалось, когда проводили партийно-политические мероприятия.

Командир пошутил в ответ: «Заместитель, надень аппарат ИДА-59 (изолирующий дыхательный аппарат)». Боцману, мич-



ману А.Я. Буряченко отдал приказание ложиться на курс, равный пеленгу на цель, приказал увеличить ход.

Анатолий Яковлевич Буряченко, участник Великой Отечественной войны, после нее служил на подводных лодках-«малютках» в г. Находке, осваивал одним из первых атомные подводные лодки в бухте Павловского. Любил управлять подводной лодкой, неся вахту на горизонтальных рулях, учил меня подводной службе, старался поддерживать на корабле морскую культуру. Пользовался уважением в экипаже.

Маневрируя в сторону подводной лодки «Гардфиш» мы заставили ее начать уклонение, после этого поставив максимальное количество средств гидроакустического противодействия, развернулись на обратный курс, увеличили скорость, начали отрыв. Обстановка в центральном посту была напряженная, по лицам можно было прочитать, у кого что на душе, но если командир еще шутит, значит, все будет в порядке. Мы оторвались от подводной лодки.

Д. Минтон об этом коротко сообщает, что продолжать преследование не представлялось возможным, но скромно умалчивает, что трое суток (с 6-го по 9 июня) пытался устроить за нами в полном смысле «тонку преследования».

В конце этой подводной карусели мы получили приказание следовать в базу, попутно произвести поиск на маршруте подводной лодки, что было нереально с нашими поисковыми возможностями.

В район потери контакта прилетали противолодочные самолеты «Орион», которые вели поиск, но нас там уже не было, мы возвращались домой.

Необходимо отдать должное Дэвиду Минтону, который смог в этих сложных условиях осуществлять длительное скрытное слежение, показав хорошие командирские качества и высокую профессиональную подготовку. Ему было легче, «Гардфиш» превосходила нас по своим техническим параметрам.

Альфред Семенович Берзин выжал из своей подводной лодки все, что было возможно. Борясь с техническими неполадками, постоянной опасностью столкновения с надводной целью при всплытии под перископ из за плохой слышимости, мы выполнили поставленную задачу, были готовы применить оружие по приказанию. Маневрируя нестандартно, командир заставил в сложных погодных,



плохих гидрологических условиях американскую лодку сблизиться с нами, обнаружил ее и в дальнейшем в тяжелейших условиях смог оторваться от нее, не имея никакого преимущества в технике. Но мы уже включились в гонку вооружений, закладывая на стапелях новые подводные лодки, не уступающие американским

Для Д. Минтона это было приключение века, для А. Берзина — противостояние. Разные подходы к событиям, разная оценка. Авантюрные приключения, бравада перед коллегами, столь характерные для американцев, нашли свое отражение в действиях командиров подводных лодок, в том числе и в период Второй мировой войны.

Вице-адмирал Ч. Локвуд в своей книге «Топи их всех», пишет:

«В один из ясных дней августа 1942 года подводная лодка “Тардфиш” под командованием капитана 3-го ранга Клакринга настолько близко подошла к японскому порту Яги в северной части о. Хонсю, что командир мог видеть в перископ городской ипподром, Клакринг шутиливо обещал привести лодку обратно на очередные скачки.

По-настоящему командира заинтересовала железнодорожная эстакада, пересекавшая узенький проливчик недалеко от ипподрома. Точный торпедный залп в момент прохождения поезда, пообещал торпедист, даст “Тардфиш” право называться “первой лодкой на флоте, торпедировавшей поезд”. Но так как поезд не показывался, ему пришлось продолжить боевое патрулирование.

В январе 1945 года подводная лодка “Тардфиш” под командованием уже другого командира потопила свой же буксир, приняв его за подводную лодку».

При возвращении в базу произошел курьезный случай. Штурман Василий Воронин дружил с корабельным медиком, майором Ушаковым Юрием Алексеевичем, тот часто приходил в штурманскую рубку, «поговорить о жизни», был он хороший доктор, остроумный собеседник, подмечающий все стороны нашей флотской жизни и умеющий с юмором рассказать о них. Мы уже возвращались домой, прошли Корейский пролив, на очередном всплытии на сеанс связи и определение места подводной лодки обнаружили большую ошибку в месте подводной лодки, откорректировали, пошли дальше. Через 12 часов всплываем под перископ, и опять та же невязка в месте лодки, стали думать, в чем дело. Командир подводной лодки, лично определив место по радионавигационной системе «Лоран-А» и обнаружив,



что мы находимся в 10 милях от расчетного места, удивленно посмотрел на нас, приказал разобраться, в чем дело и доложить ему. Только случайно, взглянув на масштаб карты, установленный на автопрокладчике, я увидел ошибку. Ларчик открывался просто, Ю. Ушаков любил «помогать» В. Воронину переходить с одной навигационной карты на другую во время плавания, устанавливая масштаб новой карты в автопрокладчик. Это был особый «шик» в их взаимоотношениях, очередной раз он дал сбой. Штурманам была наука на будущее, а от командира этот факт скрыли, объяснив ошибку в определении места течениями, которых не учили. Было стыдно признаться в этой «промашке».

Воронин Василий Александрович был хорошим штурманом. Крепкий, высокий, кандидат в мастера спорта по гандболу, пользовался уважением в экипаже, душа любой компании, любил застолье, что в дальнейшем поломало его судьбу и карьеру подводника, о нем у меня остались самые добрые воспоминания, он помог мне быстро встать на ноги как штурману. К подчиненным относился требовательно, но никогда не унижал человеческого достоинства. Его любили друзья, товарищи. К сожалению, часто жизнь ломает именно таких. Его уже нет с нами.

19 июня пришвартовались к родному причалу в бухте Павловского. Встречали нас, как и положено по ритуалу, штаб, оркестр и командир дивизии, контр-адмирал Вереникин И.И. во главе. Остальные подводные лодки вернулись в базу позже.

Так закончилось противостояние группы советских подводных лодок (К-7, К-45, К-57, К-184 и К-189) силам 7-го флота США, ведущим боевые действия в Южно-Китайском море. Впервые мы показали, что на Тихоокеанском флоте создана группировка атомных подводных лодок, способная в короткие сроки развернуться в любой район Тихого океана для отстаивания интересов своей страны.

Несмотря на то что за нами следила подводная лодка, полностью контролировать ситуацию в зоне боевых действий США не могли, что в дальнейшем повлияло на развитие событий.

В результатах визита Президента США Р. Никсона в Москву и его встречи с Л. Брежневым, в том числе и по вьетнамскому вопросу 24 мая, есть скромная «лепта» и подводников 26-й дивизии подводных лодок ТОФ.

Часть четвертая

ОХОТА ЗА ПОДВОДНЫМ ЭХОМ

И наградой нам за безмолвие
обязательно будет звук...

Владимир Высоцкий

Особое направление холодной войны в Мировом океане — гидроакустическая разведка. Так или иначе, ее вели все подводные лодки, выходящие на боевое патрулирование, на боевую службу. Главной целью такой разведки было создание «шумовых портретов» кораблей вероятного противника. Шумовой спектр каждой подводной лодки, каждого надводного корабля был так же специфичен, как отпечатки пальцев у людей. Важно было не только услышать цель первым, но и тут же идентифицировать ее, определить, кто перед тобой — противник, свой или нейтрал? Охоту за «шумами» подводных лодок — особенно ракетных — вели и американцы, и мы. Записать акустические характеристики новой атомарины было весьма не просто. Чаще всего подводный разведчик подкарауливал интересующий объект на выходе из базы. О том, чем кончались порой такие операции, рассказывают их участники в этой главе.

«МЫ ПОВТОРИЛИ ПОДВИГ ГАСТЕЛЛО. ТОЛЬКО БЕЗ ЖЕРТВ»

Об этом столкновении американцы не проронили ни слова. Наши тоже молчали. Так оно почти и забылось. А ведь та давняя история могла обернуться трагедией не менее горшей, чем беда



«Курска». Собственно, после гибели «Курска» о ней и заговорили те немногие, кто жив сейчас...

Итак, осень 1974 года. Разгар холодной войны в океане. Северный флот. Западная Лица. 1-я флотилия атомных подводных лодок.

Многоцелевая — торпедная атомная подводная лодка К-306 под командованием капитана 1-го ранга Эдуарда Гурьева вышла к берегам Англии с особым заданием. Надо было скрытно подойти к выходу из бухты Клайд Брит, где базировались американские атомные ракетные лодки типа «Джордж Вашингтон», дожждаться выхода одной из них и записать ее шумовой «портрет». То есть сделать все то же самое, что делали американские подводники по отношению к нашим новым подводным лодкам.

И все было бы хорошо, если бы...

Недаром говорят: приключения в море начинаются на берегу. Младший штурман не взял в поход карты того района, где предстояло вести разведку. Отправился лейтенант за комплектом карт в город, однако загулял, попал в комендатуру... В общем, когда выяснилось, что самой нужной карты нет, а штурманенку высказали все, что говорится в таких случаях, стали думать и гадать, как быть. Вышли из положения благодаря подводницкой смекалке. Скопировали очертания берега из «Морского атласа» и сделали нечто вроде карты-сетки. Определяться по ней худо-бедно можно было, вот только изобаты глубин на ней отсутствовали.

— Вообще-то к той боевой службе мы готовились основательно, — рассказывает капитан 1-го ранга запаса Александр Викторович Кузьмин, ходивший на К-306 приписным командиром штурманской боевой части. С нами шел еще и опытный дивизионный штурман Анатолий Сопрунов, которого все молодые штурмана величали дядя Толя. Еще дали нам для несения штурманских вахт помощника командира по навигации с лодки 705-го проекта Богатырева. Всего четыре штурмана вместе со штатным «штурманенком» — лейтенантом Виноградовым.

До залива Клайд Брит мы добрались вполне благополучно. Если не считать одного происшествия, о котором знали лишь несколько человек. За несколько суток до столкновения с американской лодкой наша «ласточка» коснулась грунта.



Тут надо заметить, что «касание грунта», каким бы мягким оно ни было, считается на флоте одним из самых серьезных навигационных происшествий. И хотя «касание» было и в самом деле касанием, а не ударом о грунт (слегка встряхнуло только корму, доктор наливал в своей каюте спирт механику, и толика «огненной влаги» немного выплеснулась из «шильницы»), но на душе у командира, штурмана и боцмана-рулевого скребли кошки. В базе за «касание» придется отвечать по полной мере. Знали бы они, что ждет их впереди!

А впереди нас ждал наш РЗК — разведывательный корабль, который кувыркался в районе не одну неделю, на офицерах кителя уже истлели, — продолжал рассказ Кузьмин. — Но они дождались своего звездного часа: 4 ноября из залива пошел на боевое патрулирование американский «стратег» «Натаниель Грин»* с кучей «поларисов» на борту. Ну и мы как нельзя кстати. Дальше наша работа. Чтобы передать нам контакт с целью, с РЗК должны были дать нам условный сигнал: сбросить в воду три шумовые гранаты. Они их и сбросили...

О том, что было дальше, я узнал от самого, быть может, главного свидетеля это опаснейшего происшествия: бывшего старшины команды торпедистов, мичмана в отставке Михаила Михайловича Смолинского. Ведь именно он стоял ближе всех к месту удара.

По трансляции «Боевая тревога! Торпедная атака!» прибежал на боевой пост. Краем уха уловил доклад акустика: «Ничего не слышу!» И тут старшина команды гидроакустиков Толя Корсаков мрачно обронил: «Сейчас столкнемся...» И точно.

Удар!! Вмазали мы американцу в борт. Смотрю, а на стеллажах правого борта верхние торпеды вышли из зацепов и дернулись к задним крышкам торпедных аппаратов... Это конец! А дальше — чудо: все торпеды вернулись в свои ложементы и зацепы сами защелкнулись! Кто-то сильно Бога за нас молил...

Трансляция рывкнула:

— Осмотреться в отсеках!

Я включил мнемосхему. И тут услышал, а потом и увидел: в первый отсек — в наш отсек — поступает вода!

* По другим сведениям, это был «Генри Патрик».



Быстро сообразили, в чем дело, перекрыли клапаны вентиляции торпедных аппаратов, и течь прекратилась. Но дифферент на нос растет. Градусов за 17 перевалил! Стоять трудно. А в голове только одно — грунт рядом, сейчас долбанемся. И тут еще одно чудо: наш механик — капитан 2-го ранга Владимир Каталевский продул носовые цистерны, дифферент стал отходить...

А.В. Кузьмин:

— Наш командир БЧ-5 оказался на высоте — сработал в режиме автомата: не дожидаясь команд, продул балласт в носовой группе цистерн. Можно сказать, спас всех нас и корабль. Смерть пронеслась, как пуля у виска. Что там пуля! Тут пять торпед с СБП (ядерной начинкой) мимо виска пронеслись. Торпеда — дура, пузырь — молодец!

М.М. Смолинский:

— А я не отрываю глаз от мнемосхем и с ужасом вижу, что торпедные аппараты с СБП — ядерным боеприпасом — заполнились водой. Подмокли. Главное наше оружие. Первая мысль: ну, все... теперь наручники обеспечены. По местам стоять, с должностей сниматься...

А.В. Кузьмин:

— Американская ПЛАРБ вынуждена была всплыть в позиционное положение. Мы же подсвплыли под перископ и сразу увидели ее. «Натаниель Грин» сидел в воде с большим креном на правый борт. На корпус выбрались растерянные матросы, командир с мостика пытался понять, что произошло. Надо было сфотографировать картину через перископ, но в штурманском фотоаппарате не было пленки. Пришлось взять карандаш и быстро зарисовать... У американской ПЛАРБ бортовой номер 636.

Мы тоже осмотрелись в отсеках. Кроме подмоченных торпед, с СБП других проблем вроде бы не было. Можно было только представить, как выглядит наш нос, смятый вдрабадан... Позже выяснилось, что у нас были повреждены все носовые торпедные аппараты, кроме одного. У американцев были пробиты цистерны главного балласта.

Как бы там ни было, но мы повторили подвиг капитана Гастелло, только без жертв. Во всяком случае, «Натаниель Грин» со всей своей кучей «поларисов» в заданный район не вышел.



Первую часть этой захватывающей истории я выслушал в Киеве: сначала от Александра Викторовича Кузьмина, затем от мичмана в отставке Михаила Михайловича Смолинского. Мы заехали к нему с Кузьминым на работу — в стрелковый тир, где Смолинский учит молодежь обращению с оружием. Можно сказать, работа для бывшего минера почти по специальности. Смолинский никак не ожидал нашего визита, но — флотская выучка — быстро накрыл обеденный стол из того, что бог послал и дала на работу жена. Разложил по тарелкам домашние пельмени, открыл банку с сайрой, разлил по стаканам горилку... Ну, как тут было не выпить и за тех, кто в море, и за тех, кто благополучно вернулся из него тридцать три года назад. Не зря молвил один флотский мудрец: «Выйти в море может каждый дурак, а вот вернуться...»

Обнялись бывшие соплаватели, потому как вспомнили все в деталях и очень разволновались. Кузьмин сказал на посошок:

— Конечно, Господь Бог миловал, не попустил, но ведь и экипаж не подкачал!

— Это точно! — подтвердил Смолинский. — Личный состав был весь на боевых постах и действовал точно по командам. Слаженный у нас экипаж был. Хороший...

И закрутил почему-то...

Продолжение этой истории я услышал в Санкт-Петербурге от бывшего боцмана К-306, мичмана запаса Николая Молчанова. Он работал начальником охраны торгово-развлекательного центра «Гулливер». Я приехал к нему на работу, мы выбрали самый тихий столик в кафе и заказали по чашке чая. Едва речь зашла о К-306, о том давнем походе, как Молчанов снова превратился в боцмана, главного рулевого подводной лодки.

— Мы этого «Натаниеля Грина» видели, слышали, вели вплоть до самой точки погружения. Чтобы нас не засекли, мы подошли поближе к нашему разведкораблю, который держался правее от нас, ушли под прикрытие его шумов. Вот это-то и сыграло роковую роль.

Акустик докладывает: «Лодка погружается».

И тут с РЗК дали сигнал о передаче контакта. Мы совершенно в нем не нуждались. Мы уже держали контакт. Но на РЗК об этом не знали и поступили так, как требует инструкция... Акустик даже



наушники не успел снять, как прогремел первый взрыв. Мы были слишком близко от РЗК, и потому взрыв прозвучал особенно громко, его слышали во всех отсеках. А у акустика из ушей пошла кровь.

Мы не сразу поняли, что произошло. Толчок довольно мягкий. Но глубина вдруг сразу поехала. Циферблат с метровыми отметками завращался, как бешеный. Провалились на 29 метров. В принципе, для атомарины такой провал не страшен, но общая глубина места была 86 метров. Так что под килем оставалось около метра.

Командир дал команду: «Пузырь в среднюю!»

Я заметил — провал на глубину резко замедлился. Потом остановились...

Тут же заполнили среднюю и всплыли под перископ.

Погода была хорошая, и американцы тоже всплыли — в позиционное положение.

Гурьев потом рассказывал: вижу в перископ командира «Натаниеля Грина», люди в свитерах по корпусу бегают, бегают и оглядываются, понять ничего не могут.

Мы ушли с перископной глубины. Из отсеков доклады — все осмотрено, замечаний нет. Все агрегаты работают. Ушли еще на сто метров, и командир стал готовить радиogramму о столкновении.

Домой возвращались на глубине 40 метров, чтобы снизить давление на задние крышки торпедных аппаратов.

Надо сказать, что мой собеседник в ту пору считался лучшим боцманом если не всего Северного флота, то 1-й флотилии атомных подводных лодок — уж точно. Мог держать глубину в 3—4 сантиметра! До трех баллов моря под линзы перископа глубину держал. Чутье в пальцах было. Мог управлять подводной лодкой на заднем ходу. Чтобы уменьшить бурун за поднятым перископом, командир иногда сбрасывал обороты до нуля, и тогда лодка шла на инерции. Мичман Молчанов умел управлять рулями глубины и в таком чрезвычайно трудном режиме. Держал глубину, сжимая рукоятки манипуляторов, так что пальцы немели...

А.В. Кузьмин:

— Домой мы возвращались две недели. «Натаниелю»-то что — лег на обратный курс, и вот она, база. Нам же надо было пройти



добрые две тысячи миль. Вскоре выяснилась вот какая беда — от удара в чужой борт сильно повредились антенны гидроакустики. Мы оглохли на весь правый борт. Но и выход на боевую службу супостату мы сорвали.

На подходе к Лице вышел встречать нас на катере командир дивизии, контр-адмирал Евгений Дмитриевич Чернов. Он обошел лодку, осмотрел нос, который был почти сплюснен. Поднялся на корабль, поговорил с командиром и в целом весьма спокойно отнесся к ЧП. Как опытный моряк, Чернов прекрасно понимал, что в море бывают непредвиденные ситуации.

Спецторпеды выгружали мокрым способом: сняли волнорезные щитки и вытянули их. Приехали «головастики» и молча, без нареканий, увезли их.

Командующий флотилией назначил расследование чрезвычайного происшествия. Командиру К-306, капитану 1-го ранга Эдуарду Викторовичу Гурьеву объявили строгий выговор. На всякий случай. А американский экипаж, как мы потом узнали, наградили за проявленное мужество знаками «Золотой дельфин». И вот так всегда — кому пинки, кому дельфины.

А ведь мы, экипаж, как показало дальнейшее расследование, были ни в чем не виноваты. Все действовали, как предписывали руководящие документы: РЗК передал нам контакт, согласно наставлению — взрывами трех гранат, брошенных в воду. А поскольку глубина была относительно небольшой — 86 метров, то пошла мощная звуковая реверберация. После каждого взрыва гранаты экран гидролокатора засвечивался почти на минуту. Таким образом, К-306 ослепла почти на четыре минуты. Поскольку лодки шли навстречу друг другу, да еще практически на одной глубине, — они столкнулись. К-306 ударила «Натаниеля Грина» в район кормы, повредив американцам две шахты. По счастью, человеческих жертв не было ни с той, ни с другой стороны.

Причиной такого ЧП можно считать несовершенство техники передачи контакта. Правила вырабатывались в кабинетах без учета реальных глубин, гидрологии и прочих условий. Никто не мог предположить, что лодка может оглохнуть и ослепнуть на несколько минут. Позже наставление было доработано. А ведь если бы на разведкорабле была система ЗПС — звукоподводной связи,



контакт нам могли бы передать совершенно бесшумно. Поэтому еще раз повторю — вины экипажа в подводном происшествии не было. Тем более что это был самый лучший экипаж не только в дивизии, но и на всем Северном флоте. Семь моряков имели квалификацию мастера военного дела. Все старшины команд — мичманы-профессионалы. Сколотил такой экипаж капитан 1-го ранга Виктор Храмцов, впоследствии вице-адмирал.

* * *

По-разному сложились судьбы участников этого подводного тарана. Нет уже в живых ни тогдашнего командира корабля Эдуарда Гурьева (он скончался в 2007 году и погребен в Сосновом Бору под Питером), ни доблестного инженера-механика В. Калевского.

Командир турбинной группы Вениамин Азарьев уехал в США к дочери, которая вышла замуж за американца. Там он нашел бывшего командира «Натаниеля Грина». Но тот так и не признался в столкновении.

Капитан 1-го ранга Александр Кузьмин, выходивший в тот поход приписным штурманом (сам-то он служил на атомоходе К-513), стал впоследствии командиром самой большой в мире атомной подводной лодки типа «Акула».

Сегодня живет в Киеве и успешно возглавляет Всеукраинскую ассоциацию ветеранов-подводников. В морях и океанах ему везло на приключения.

КАК «ЧЕРНЫЙ ПРИНЦ» СТАЛ «БЕРМУДСКИМ КОМСОМОЛЬЦЕМ»...

ЧП международного масштаба

Об этом происшествии доложили генеральному секретарю ЦК КПСС сразу же, несмотря на поздний час: в Саргассовом море американские корабли окружили советскую всплывшую атомную подводную лодку К-324. Ее командир — капитан 2-го ранга Вадим



Терехин подготовил атомоход к взрыву на случай, если американцы попытаются высадить абортажную группу.

Андропов бросил взгляд на настольный календарь — 31 октября 1983 года... Он хорошо помнил, как в октябре 1962 года в том же Саргассовом море с его залятым Бермудским треугольником едва не разразилась термоядерная война в ходе так называемого ракетного кризиса. Тогда точно также американские корабли держали в тесном оцеплении всплывавшие на зарядку батарей советские субмарины, посланные на прорыв морской блокады. Командиры авианосцев и фрегатов, барражирующих вокруг Кубы, не подозревали, что в торпедных аппаратах советских «фокстротов» были приготовлены к залпу ядерные торпеды. Только железное самообладание подводников позволило избежать роковой развязки конфликта. И вот спустя двадцать один год история повторилась, но уже в виде фарса.

В молодые годы Юрий Андропов носил китель с якорями на пуговицах, учась в Рыбинске на речного судоводителя, и потому благоволил к морякам. Но подводники в тот год его просто достали. Сначала в июне на Камчатке затонула атомарина К-429 (четыренадцать человек погибли), потом в Мотовском заливе выскочил на камни подводный ракетный крейсер стратегического назначения К-245. И вот теперь новый казус в Саргассах с К-324, который грозил непредсказуемым поворотом событий.

Главнокомандующий ВМФ СССР, адмирал флота Советского Союза Сергей Горшков доложил, как всегда, рассудительно и уверенно:

— К-324 временно лишилась хода. На помощь ей следует спасательное судно «Алдан». Реактор в штатном режиме. Все люди на борту живы и здоровы.

Он не сказал лишь о том, что встреча спасателя с аварийной лодкой произойдет не ранее, чем через десять суток. А все это время К-324 проведет борт о борт с американскими эсминцами, которые держали беспомощную атомарину под дулами своих пушек.

— Почему они так привязались к нашей лодке? Она что — нарушила территориальные воды США? — недоумевал генсек.



— К-324 находится в международных водах, — отвечал главному. — Обыкновенная провокация на фоне высадки американской морской пехоты на Гренаду.

Это было похоже на правду. Пентагон двинул к небольшому островному государству целую армаду, от которой, собственно, и отделились два эсминца для конвоирования всплывшей атомарины. Но Горшков, как, впрочем, и сам командир К-324 Терехин, еще не знал истинной причины столь агрессивного натиска на попавшую в беду подводную лодку.

Командир несчастливой «щуки»

Многоцелевая торпедная атомная подводная лодка К-324 (по натовской классификации — «Виктор III», по советской — «щука»; американцы же прозвали ее «Черным принцем» за красоту обводов и техническое совершенство) несла плановую боевую службу в Западной Атлантике.

К-324 была седьмой по счету лодкой проекта 671 РТМ. Несмотря на счастливый порядковый номер, ее постоянно преследовали опасные каверзы. Еще на государственных испытаниях она едва не стала жертвой слепого тарана неизвестной подводной лодки. В Японском море К-324 получила под водой мощнейший удар, после которого немедленно вернулась на завод и встала в док. Осмотр показал, что удар пришелся в левый борт в районе реакторного отсека и помимо оборудования была повреждена биологическая защита по всему внешнему контуру 4-го отсека. От неминуемой гибели с тяжелыми экологическими последствиями экипаж спасла только прочность прочного корпуса. Уральская легированная сталь выдержала удар. Лодку отремонтировали и снова ввели в строй. Но злой рок преследовал «Черного принца». Молодой матрос работал в нише крышки торпедного аппарата, когда неожиданно закрылся обтекатель. Моряку перерезало обе ноги. Следственная комиссия так и не смогла установить виновника несчастного случая. За К-324 потянулся шлейф дурной славы. Он упрочился еще больше, когда на контрольном выходе



в Баренцево море в первом отсеке взорвалась аккумуляторная батарея. По великому счастью, никто серьезно не пострадал, но все прекрасно понимали, что экипаж снова был на волосок от гибели. Взрыв водорода в отсеке с торпедами на стеллажах мог предвратить трагедию «Курска». Но — Господь миловал... Вспомнили по такому случаю, что бутылка шампанского при спуске К-324 не разбилась с первого броска. Она разлетелась только с четвертого раза. На Терехина смотрели как на обреченного человека — не жалец. Но тот, несмотря на все ЧП и суеверия, верил в свой корабль, в своих людей, в свою судьбу. С тем и вышел на боевую службу в сентябре 1983 года. Правда, и тут не обошлось без зловещих предзнаменований: при отходе от пирса К-324 зацепилась за стоявший рядом атомоход. Пришлось немало повозиться, прежде чем выйти на чистую воду. Командующий флотилией в сердцах махнул рукой и покинул причал... «Аве Цезарь, моритурги те салютант!»

Итак, «невезучая» К-324 ушла от причалов Западной Лицы в Западную Атлантику. Обстановка в мире, а значит, и в Мировом океане, накалялась в очередной раз. Президент США Рейган решил обложить «империю зла» ракетным частоколом в виде «першингов», размещенных в Западной Европе. Подлетное время этих ракет к Москве и другим жизненно важным центрам СССР сокращалось до 5—6 минут. Отныне Кремль должен был жить, по образному выражению заокеанского журналиста, «с американским кольцом, приставленным к виску». Но Кремль во главе с Андроповым готовил ответные меры: выдвинуть к берегам Америки подводные ракетодомы в виде атомных крейсеров с баллистическими ракетами. Для этой цели идеально подходили атомные подводные лодки 667-го проекта, которые так и называли — «стратегического назначения», в обиходе — «стратеги». Камчатские и североморские «стратеги» должны были постоянно крейсировать вдоль атлантического и тихоокеанского побережий США в полной готовности к 16-ракетному залпу по крупнейшим базам и промышленным центрам Америки. Подлетное время к ним сокращалось до тех же 5—6 минут, что выгадывали американские генералы, размещая «першинги» на берегах Рейна. Так в конце 1983 года начинался новый виток холодной войны, который растянулся на три долгих напряженных года...



Разумеется, американский флот спешно готовился к отражению подводной угрозы. Для более надежного поиска советских ракетоносцев была разработана новейшая система подводного наблюдения TASS (Towed Array Surveillance System). Для испытания уникальной низкочастотной гидроакустической антенны в Саргассово море вышел фрегат «Макклой». Длинный кабель-шланг секретной антенны тянулся за ним, словно хвост, на протяжении полукилометра. На самом конце крепилась капсула гидролокатора. Такое буксируемое устройство помогало улавливать все шедшие из океанских глубин шумы, даже не слышимые человеческим ухом инфразвуки, неизбежные спутники подводных лодок. Командир «Макклоя» работал с американской атомариной «Филадельфия» (SSN-690) и совершенно не подозревал, что под днищем его фрегата следует советская подводная лодка К-324, растворяя свои шумы в гуле турбин надводного корабля. Капитан 2-го ранга Терехин подкрался к «Макклою» на электромоторах и в течение 14 часов вел техническую разведку, записывая параметры новейшей противолодочной поисковой системы. Он бы следовал и дальше, если бы фрегат неожиданно не изменил курса и не направился в свою базу. Но экипажу К-324 было уже не до него. Из всех отсеков Терехину доложили о странной вибрации прочного корпуса. Да он и сам заметил неладное. Решили, что турбина дает сбой. На всякий случай увеличили обороты, и тут корабль затрясло так, что сработала аварийная защита турбины. Пришлось всплывать.

Одна беда не приходит, это присловье стало невольным девизом несчастливой «шуки». Всплыли и попали в эпицентр мощного тропического урагана.

— Шторм бросал атомоход, как щепку, — рассказывает старший мичман Сергей Блажков, — крены и дифференты доходили до критического уровня. Порой казалось, что корабль вот-вот перевернется. Из аккумуляторных баков выплескивался электролит, из баков с гидравликой выливалось драгоценное масло, на палубу и в трюмы летело все, что не было своевременно закреплено. Народ держался, как мог и за что мог, ходить практически было невозможно.

Тем временем фрегат «Макклой» входил в свою базу. Его командир готов был рвать волосы на голове: проклятый шторм оборвал



секретную антенну, потеряв бесценный гидролокатор. Виновата стихия — а что же еще?! — но спрашивать будут с него.

Передав радио в Москву о потере хода, Терехин рискнул погрузиться на перископную глубину. Именно рискнул, потому что погружаться без хода, да еще в ураган, весьма опасно. Подлодка, лишенная поддерживающей гидродинамической силы рулей и корпуса, не погружается, а падает в глубину, если она, как говорят подводники, не вывешена, то есть не сбалансирована по весу вытесненной ею воды. Заниматься вывеской в шторм невозможно. Едва приняли балласт, как К-324 стремительно пошла вниз. Остановить ее удалось лишь на 100-метровой глубине. Всплыли и снова попробовали скрыться с поверхности бушующего моря. Томительные, почти что предсмертные минуты безумного погружения, но все же успели продуть главный балласт и выскочить под удары волн. Уже светало. «Щуку» вот-вот могли обнаружить. Потеря скрытности равносильна гибели в военное время. И хотя до боевых действий дело не дошло, Терехин отважился в третий раз попытать счастья. Однако стреноженная атомарина не держала глубины — со 150 метров с трудом удалось продуться и всплыть. Командир не стал больше искушать судьбу и доверился ей всецело.

Перетягивание каната по-американски

Утром, когда шторм поутих, рейсовый канадский авиалайнер заметил в Саргассовом море дрейфующую подводную лодку. Через полчаса прилетели выяснять обстановку два патрульных базовых самолета США. Лодка была опознана как советская «Виктор III», и к ней тут же ринулись два новейших эскадренных миноносца, «Питерсон» и «Николсон». Они сразу поняли причину аварии — за «Черным принцем» тянулся обрывок той самой секретной антенны, которой лишился «Макклой» и которая намоталась на огромный семипластный винт атомарины. Русским достался роскошный трофей с наиновейшим ноу-хау американских электронщиков. И где — в полигоне ВМС США! Такое и в страшном сне не могло примерещиться. Но факт



оставался фактом — капсула с чудо-гидролокатором болталась за кормой К-324.

Командир «Питерсона» вызвал на связь по УКВ командира русской подлодки и предложил ему помощь в освобождении от намотавшегося троса. Терехин отказался. Он не мог допустить на борт своего корабля специалистов вероятного противника. К-324 принадлежала к новейшему проекту советских подводных лодок и была насыщена секретной техникой. Один противолодочный комплекс «Шквал» чего стоил! Сверхскоростная подводная ракета, которой была вооружена К-324, развивала в океанской толще скорость в 200 узлов и настигала субмарину противника на дистанции 11 километров. Это достигалось за счет двигателя на перекиси водорода и оригинальной системы снижения трения воды о корпус: снаряд летел в газовой оболочке, образованной пузырьками сжатого воздуха. Аналогов этому комплексу, обладающему почти абсолютной вероятностью поражения цели, не существует и поныне.

Кроме того, как сообщают морские справочники, «АПЛ неслась специальные диверсионные управляемые снаряды “Сирена” и другие средства “спецназначения”, многим из которых мог бы позавидовать и суперагент 007 Джеймс Бонд, рожденный воображением Яна Флеминга. В частности, в 1975 году в ОКБ им. Н. Камова был создан складной одноместный вертолет Ка-56, предназначенный для транспортировки диверсантов и способный вместе со своим пилотом выстреливаться из 533-миллиметрового торпедного аппарата погруженной подводной лодки».

Но американцам нужно было вернуть во что бы то ни стало свои секреты, и они проявляли все нарастающую настойчивость: «Давайте мы вам поможем!» Терехин прекрасно понимал, что если американцы решатся взять лодку на абордаж, а дело шло именно к этому, то не поможет и великолепный «Шквал» — офицерскими же пистолетами и автоматами Калашникова эсминцы не оттонишь. И тогда он приказал командиру минно-торпедной боевой части, капитан-лейтенанту Зарембовскому подготовить атомоход к взрыву, о чем и сообщил своим назойливым соседям.

— Командир турбинной группы, капитан-лейтенант Букин, — вспоминает те тревожные дни старший мичман Сергей Блажков, — предложил сформировать аварийную партию, чтобы



освободиться от троса. Однако все попытки ни к чему не привели: трос был слишком плотно намотан на винт, к тому же был сделан из такого прочного материала, что его не брал ни один инструмент. Американские корабли нашим тщетным усилиям не мешали, хотя опасно маневрировали вокруг, пытаясь обрубить своими винтами злополучную антенну. В диком напряжении прошли сутки. Неожиданно эсминцы успокоились и отошли на приемлемую дистанцию. Лишь много позже выяснилось, что они повторили тот же трюк, что и мы с их «Макклоем»: под К-324 подошла атомная подводная лодка «Филадельфия»...

В книге «История подводного шпионажа против СССР», выпущенной в США, этот драматический эпизод описан так: «Подлодка (К-324) всплыла и попыталась освободить трос, который намотался на ее винт. Она оказалась без движения, захватив свой трофей... Подлодка “Филадельфия” маневрировала около лодки типа “Виктор” и подошла вплотную снизу, чтобы получше рассмотреть ее. И снова неожиданно для всех часть троса с гидролокатором зацепилась за что-то уже на корпусе подлодки “Филадельфия”...»

Ситуация трагикомическая: две враждующие атомарины «скованы одной цепью», точнее, связаны одним тросом. Перетягивание каната — любимое развлечение моряков на всех флотах мира. Но когда канат тянут две атомные подводные лодки, дело пахнет не просто порохом, а оружейным плутонием... По счастью (в который раз «по счастью»?), бронированный кабель-шланг лопнул, и «Филадельфия» унесла капсулу с гидролокатором на своем корпусе. Инцидент был бы исчерпан, если бы на винтах К-324 не оставалось свыше 400 метров низкочастотной антенны...

На десятки суток вынужденного совместного плавания с игрой мускулов и поединком амбиций к месту конфликта подошло наконец спасательное судно «Алдан» и стало заводить на К-324 буксирный трос. Вот тут-то и загремели выстрелы.

— Американцы стреляли из пистолетов по буйкам троса, — рассказывает бывший старпом К-324, ныне капитан 1-го ранга запаса Александр Кузьмин. — Стреляли в бессильной злобе, стараясь разбить их вдребезги, утопить трос. А может, просто развлекались с горя... Однако начинать из-за «куска шланга» пусть и с секретной начинкой третью мировую войну никто не захотел. «Алдан»



прикрывал нас своим корпусом от наседавших эсминцев, а затем оттащил лодку «за ноздрю» на Кубу. Там в бухте Нипе кубинские моряки помогли освободить нам винт от троса, который тут же затребовала Москва.

— Видимо, там наш трофей оценили, — продолжает рассказ старпома Блажков, — нам даже предоставили четверо суток внепланового отдыха на курорте. Но Вадим Александрович Терехин, взяв в толк обостряющуюся международную обстановку, отказался от этого заманчивого предложения. И мы с рассветом 13 ноября 1983 года снова вышли в море. До точки погружения нас провожали кубинские ракетные катера...

* * *

Спустя два года К-324 снова вернулась в Саргассово море и снова переполошила Пентагон. Правда, не одна, а в компании с еще четырьмя атомными подлодками. Но это уже другая история, вошедшая в хронику холодной войны как операция «Апорт».

В 1996 году из-за банальной нехватки средств на ремонт «Черный принц» был выведен в отстой. Он и сейчас доживает свой век на плаву, ожидая очереди на разделку.

...Разрушилась страна. Длина границ
Уменьшилась. От старости нет средства.
В отстой умирает «Черный принц»,
Лишенный океана, как наследства.

Это моряк Юрий Курганский написал «Песню о “Черном принце”».

А давнее «перетягивание каната» в Саргассовом море обретает сегодня вполне счастливый финал. Бывший старпом К-324, капитан 1-го ранга Александр Кузьмин, глава Союза подводников Украины, принимает в Киеве бывших недругов, ныне ветеранов подводного флота США. Все вместе отправляются в Одессу, где пройдет 43-й Международный конгресс подводников. Кто старое помянет, тому глаз вон, а кто забудет — тому оба. Впрочем, у американцев нет аналога этой русской поговорки. А поминать будут тех, кто навсегда остался в море.



ХУАН-ДЕ-ФУКА И АТОМНАЯ «ЩУКА»

Кроме атомных ракетных подводных крейсеров стратегического назначения, участвовали в том Великом цикле и многоцелевые торпедные подводные лодки.

О приключениях одной из них — камчатской К-360 — и пойдет этот рассказ. Рассказ, записанный из первых уст — тогдашнего командира К-360, капитана 2-го ранга Григория Бутакова, старшего штурмана (командира БЧ-1), капитана 3-го ранга Юрия Еремина и командира вычислительной группы, старшего лейтенанта Евгения Симонова.

Контр-адмирал запаса Григорий Лукич Бутаков:

— В начале августа 1984 года меня, молодого командира, вызвал командующий нашей 2-й камчатской флотилией, Герой Советского Союза, вице-адмирал Эдуард Дмитриевич Балтин. Я не ожидал увидеть в его кабинете начальника штаба Тихоокеанского флота вице-адмирала Хватова. Но именно он, Геннадий Александрович Хватов, поставил мне эту непростую задачу. Смысл ее заключался в том, чтобы скрытно подойти ко входу в крупнейшую военно-морскую базу США Бангор — там базировались атомные подводные лодки с баллистическими ракетами типа «Огайо» — и записать шумы только что вошедшего в состав Тихоокеанского флота США — четвертый корпус — стратегоракетносца «Мичиган». Задача более чем непростая, ведь подходы к этой базе — проливу Хуан де Фука охранялись всей мощью противолодочных сил, начиная от патрульных самолетов типа «Орион», кончая совместными действиями американских и канадских кораблей. Нашим подводникам это место было хорошо известно, замечу, так же, как и американским подходы к нашей Авачинской губе. Мы называли его «горячей сковородкой» из-за слишком интенсивного судоходства в том районе и малых глубин. Ровное, как столешница, каменистое дно так же мало способствовало решению нашей главной задачи — записи шумов, поскольку оно многократно отражало звук и возникала



так называемая донная реверберация. Шансов сохранить скрытность и вернуться незамеченными было ничтожно мало. Но приказ есть приказ, и 5 августа 1984 года мы оставили свой родной причал в поселке Рыбачьем...

* * *

Атомная подводная лодка К-360 спущена на воду в Комсомольске-на-Амуре в апреле 1982 года. Кодовое название ее 671РТМ проекта — «щука». Американцы называли их «Виктор-3» и относили к классу «атакующих» подводных лодок. По советским определениям, атомарины 671-го проекта считались многоцелевыми атомными торпедными подлодками, способными нести не только торпеды, но и крылатые ракеты.

Их главным назначением было отслеживать и уничтожать вражеские атомные подводные лодки с баллистическими ракетами. Разумеется, они могли действовать и против надводных кораблей, в том числе авианосцев, но все же создавали их специально для охоты в глубинах на вражеские атомарины. Именно поэтому они были чрезвычайно обтекаемыми, быстроходными и малошумными (по сравнению с непротиволодочными субмаринами).

Ко всем прочим своим достоинствам «щуки» могли уходить на глубину до 600 метров, двигаться под водой с максимальной скоростью 31 узел и обеспечивать экипаж в 96 человек без каких бы то ни было дозаправок в течение 80 суток.

Главной особенностью этого проекта в отличие от его ранних модификаций было то, что шумность «щук» была значительно снижена за счет так называемого отключения фундаментов, то есть между шумящими агрегатами и корпусом лодки были поставлены специальные амортизаторы-вибропоглотители. Был уменьшен и гидродинамический шум путем устройства вертикальных шпигатов. В прочном корпусе было установлено новейшее размагничивающее устройство, которое резко снижало возможности обнаружения «щук» поисковыми магнитометрами патрульных самолетов.



Командир вычислительной группы К-360 Евгений Владимирович Симонов:

— На подводных лодках нашего проекта стоял новейший по тем временам гидроакустический комплекс «Скат», который позволял не только определять цели в обычном звуковом режиме, но и в инфразвуковом диапазоне частот. Это было почти фантастикой. Но принимать не слышимые человеческим ухом звуки позволяла длинная гибкая буксируемая антенна, которая выпускалась из бульбообразного контейнера, установленного над вертикальным стабилизатором кормового оперения. Именно он придавал силуэту лодки необычный вид.

«По своим возможностям комплекс “Скат” втрое превосходил подобную аппаратуру предшествующего поколения и вплотную приближался к американским комплексам, — отмечает современный справочник по подводным лодкам, — хотя по-прежнему уступал им по массогабаритным характеристикам. Максимальная дальность обнаружения целей при нормальных гидрологических условиях составляла 230 километров».

Контр-адмирал Григорий Бутаков:

— Обычно наши лодки ходили в тот район северным маршрутом, а я для большей скрытности пошел южным маршрутом, как бы намереваясь пройти вдоль Курильской гряды, но потом резко повернул влево, то есть на восток. Довольно быстро и благополучно пересекли Северо-Тихоокеанскую котловину, разлом Мендосино и, оставив десять тысяч миль за кормой, вышли на шельф близ стыка территориальных вод Канады и США у пролива Хуан-де-Фука — прямо на «горячую сковородку». Помимо обычного довольно напряженного судоходства в районе этого пролива еще шел интенсивный лов рыбы.

Я запросил у командующего флотом разрешение всплывать на сеанс связи не раз в сутки, а раз в двое суток. Очень сложно было всплывать на перископную глубину. Могли попасть под таранный удар любого надводного судна или влезть в рыбацкие сети. Поэтому перед каждым подвсплытием я часа два проверял надводную обстановку — нет ли поблизости надводных судов. Но и это не давало особых гарантий. Там была очень плохая гидрология. К тому



же рыбаки нередко ложились в дрейф, а обнаружить их без хода в пассивном режиме нашего «Ската» было невозможно.

С нами шел еще один наш атомоход, но он действовал в другом районе.

Мне повезло: в первый же день удалось залезть под днище огромного супертанкера, который шел в Сизтл. И мы под ним миновали все ловушки хваленной системы СОСУС.

Командир вычислительной группы, старший лейтенант Евгений Симонов:

— Мой боевой пост находился в центральном посту, и я был в курсе всего, что происходило как на корабле, так и вокруг него над водой, поскольку БИУС, боевая информационная система находилась в моем заведовании. Обстановка была очень напряженная. Помимо всего прочего, у многих членов экипажа был свеж еще шок, который мы пережили накануне нашего похода. Правда, это было на другой лодке — К-507.

Вышли по боевой тревоге в бухту Саранная. Срочное погружение. И тут заклинили рули. Сработала аварийная защита реактора.

Ситуация: неуправляемая лодка с рулями на погружение набирает глубину. Бутаков командует: «Всем турбинам реверс на высоких оборотах!» Но винт не вращается. Хода нет. Это страшно.

Боцман докладывал глубину в непрерывном режиме. Летим вниз на скорости.

Я — вахтенный офицер боевого информационного поста. Сижу в центральном посту, и мне хорошо видно, как лысина нашего механика сначала побелела, потом покраснела, потом посинела.

Мне показалось, что никто не знает, что теперь делать. Мы проваливались в океанскую пучину. Взгляд уперся в фотокарточку жены, прикрепленную к пульта. Мысленно прощаюсь с Ниной, с надеждой на нашу встречу...

Контр-адмирал Григорий Бутаков:

— Под килем пять километров. Боцман непрерывно докладывает: «Глубина 170 метров, лодка быстро погружается... Дифференциал на нос растет! Глубина 175 метров, лодка быстро погружается... Глубина... Быстро погружается... Дифференциал на нос растет...» Голос боц-



мана все тревожнее и тревожнее. Рядом со мной — наш механик, командир БЧ-5 Илья Железнов. Он твердит, как заикленный: «Товарищ командир, сейчас будет ход. Товарищ командир, сейчас будет ход...» Но хода нет! Лысина механика чудовищно багровеет. Он-то первым понял, что пришел нам полный абзац.

Хода нет.

Стали продувать цистерны. И как назло — там закусило, там отказ. У личного состава шок!

Заорал, чтоб продуть все аварийным продуванием. Все выдули. Даже командирскую группу.

Боцман докладывает: «Глубина 207 метров, лодка встала».

Знаю, что после 200 метров продувание цистерн главного балласта малоэффективно. Всплывать с такой глубины можно только за счет хода, когда под корпусом и рулями возникает подъемная гидродинамическая сила. Но хода нет, как не было, несмотря на все заклинания механика. И мы уже за 200-метровой отметкой. Но лодка встала... Надолго ли? Куда она пойдет — вниз или вверх? От нас уже ничего не зависело. Судьба наша решалась на точнейших аптечных весах. На одной чаше весов — законы физики, на другой — наши молитвы. Томительнейшие секунды.

Но Бог-то все-таки есть! Лодка постояла, подумала и стала всплывать.

Голос боцмана, как глас Божий: «Глубина 206 метров, лодка медленно всплывает!»

Пошла, пошла, пошла... Быстрее... Быстрее. На глубине 100 метров открыл клапана вентиляции. Додули остатки балласта остатками ВВД, воздуха высокого давления. Закачало на крутой волне. Надо подниматься, отдраивать верхний рубочный люк. Но шевельнуться не могу. Голова ясная, все остальное — каменное.. От стресса.

Потом выяснилось, что авария произошла по вине завода. Одна из шестерен турбозубчатого механизма треснула из-за литейного брака, в ней оказалась каверна. И произошло рассоединение муфты ТЗМ с линией вала. Подобная неисправность обнаружилась потом на еще одной «щуке». Но нам-то от этого было не легче.



Евгений Симонов:

— Всплыли и тут же попали в жесточайший шторм. А хода нет. И несет нас на камни бухты Саранной. Качка убийственная. Все влежку лежали. У нас акустик был, так только он на рулях стоял. Да толку-то, без хода корабля рули бесполезны.

Контр-адмирал Григорий Бутаков:

— Потом говорили, что такого шторма более 100 лет не было! Волны выбросили бы меня на камни и расхлестали вдрызг. Надо подальше отходить от берега. И тут я получаю приказание немедленно заходить в бухту. Но я же могу только на электромоторах двигаться. Под ними в такой шторм в узкость не войдешь. Безопаснее было бы в океане штормовать. Однако командующий флотилией, вице-адмирал Павлов принял решение заводить нашу лодку в бухту двумя буксирами. Я в перископ смотрю, а буксир где-то в небе, волна его поднимает. Связываюсь с базой.

— Товарищ командующий, мне нельзя подходить. Уберите от меня эти буксиры! Я же людей на палубу вывести не могу! Смоет всех!

А буксиры идут у меня вдоль бортов и стреляют из линеметов.

Я им кричу в мегафон:

— Тащите меня в океан, закончится шторм, тогда в базу пойдем!

Но они все равно завести ничего не смогли.

Мы же пытались исправить злополучную муфту. Пробовали с обеих сторон железяки приварить. Не сработало. Пытались ломом заклинить. Все ломало, как спички.

Евгений Симонов:

— Полтора суток буксиры пытались заарканить нас на волне. Тросы лопались один за другим. Чудом никого не убило. При запредельных кренах и дифферентах сработала аварийная защита реактора... В общем, из огня да в полымя!

Григорий Бутаков:

Спасло нас от навала на камни то, что ветер изменил направление и пошел от берега... А ход смогли дать только через четверо суток.



* * *

Нет худа без добра. И та передряга испытала экипаж на прочность лучше любой тренировки по борьбе за живучесть. Здесь, у берегов Америки, на «горячей сковородке» и командир К-360, капитан 2-го ранга Григорий Бутаков, и его старпом, капитан 3-го ранга Андрей Аполлонов, и механик, командир БЧ-5, капитан 3-го ранга-инженер Илья Железнов были уверены в своем экипаже. Если что, не подведут, сработают так же, как в тот камчатский шторм...

* * *

Командир БЧ-1 (старший штурман), капитан-лейтенант Юрий Прокопьевич Еремин:

— Однажды какая-то наша подлодка нарушила границу иностранных территориальных вод. Вышел международный скандал, и главком запретил нашим кораблям подходить к кромке террвод ближе чем на пять миль. Но здесь мы оказались перед выбором: или мы нарушаем главкомовскую поправку, и тогда не выполняем поставленной задачи, или... Мы выбрали последний вариант. Пришлось подойти так близко, что командир предложил мне посмотреть на вероятного противника в упор. В линзах перископа были очень хорошо видны береговые хребты и самая высокая вершина — гора Олимпес, автотрасса, по которой двигались разноцветные машинки... Дух захватывало при мысли, что вижу Америку своими глазами. Думаю, что подобные чувства испытывали и американские подводники, разглядывая в перископ наши камчатские вулканы...

Григорий Бутаков:

— Теперь наша задача сводилась к одному — затаиться и ждать, когда «Мичиган» выйдет из своей базы в океан. Перед каждым выходом стратегического ракетоносца американцы проводили полномасштабную противолодочную операцию с боевым тралением, с полетами патрульных самолетов и вертолетов ПЛО типа «Си Кинг». И мы терпеливо ждали, когда начнется эта охота по нашим души.



Ко всему прочему еще одно обстоятельство сильно осложняло нашу жизнь: стометровая глубина и ровное, как столешница, каменистое дно. Абсолютно плоский шельф. Чем это плохо? Во-первых, шла реверберация шумов, они отражались от грунта, накладывались, сбивали акустиков. Но она же, донная реверберация, помогала нам и укрываться от чужого наблюдения, ведь посылки американских гидролокаторов разбрасывались точно так же. Во-вторых, океанская зыбь на такой незначительной, в общем-то, глубине давала себя знать. Трудно было удерживать подводную лодку на перископной глубине. Она у нас вообще капризная, это же не «стратег» со своей массой и своим водоизмещением. Очень сложно было сохранять скрытность.

Но то, что нам угрожало, нас и спасало: интенсивное судоходство. У меня был немалый опыт плавания под днищами судов. И экипаж в этом плане был нормально отработан. Такая вот диалектика.

И вот настал тот день, ради которого мы пересекли под водой Тихий океан. Американцы начали расчищать путь своему «Мичигану».

Три канадских фрегата типа «Рестигуш» и один американский эсминец врубили гидролокаторы и пошли плотным строем прочесывать глубины. А мы были от них в 60—70 кабельтовых. Очень близко, учитывая возможности их поисковой аппаратуры. Что делать?

Я развернулся и стал уходить в сторону океана. Но далеко особо не уйдешь. Дошел до кромки своего района, и все. Дальше боевое распоряжение не велит покидать пределы назначенной позиции.

И я принимаю решение — нырять под средний в порядке корабль. Разворачиваюсь, увеличиваю ход и прямо под средний корабль.

А народ-то мой волнуется, шумы винтов в отсеках слышно. Вся надежда, что командир все знает. Ведь мы вдалеке от Родины. А ведь мне всего было 32 года.

Евгений Симонов:

— Мы слышали шумы гребных винтов прямо над головой. Но это полбеды. Хуже всего, что американцы бросали сигнальные бомбочки. А они по 3—4 килограмма. И не поймешь, то ли это



профилактическое бомбометание, то ли это сигналы по международному коду...

Григорий Бутаков:

— И вот иду я под этим «Рестигушем». Они меня не обнаружили. Может быть, раньше что-то почуяли. Пошли искать... Поисковый ордер дошел до внешней кромки моего района, и дальше они пошли. А мне-то дальше нельзя. Они пошли в открытый океан, молотят своими гидролокаторами. Самолеты туда полетели. А я поотстал да и обратно вернулся.

И тут «Мичиган» стал выходить. Я его обнаруживаю, слежу за ним с дистанции примерно 40—60 кабельтовых. Контакт классифицировали. Записали.

Но часа через полтора и они нас обнаружили. Шумность-то у нас была приличная. Они всплыли в надводное положение и ушли в базу. Поломали мы им выход.

Тут и начались разные интересные моменты. Стал я замечать, что особист учредил за мной самую настоящую слежку. Куда я, туда и он. Я в штурманскую рубку, и он за мной, я карту смотрю, и он за моей спиной. И так каждый раз. Я не выдержал, пригласил его в свою каюту.

— В чем дело? Ты что, мне не доверяешь?

— Что вы, товарищ командир! Но можно вам вопрос задать? Почему вы всякий раз выбираете глубину погружения не так, как все командиры?

— То есть?

— Ну, обычный командир погрузился бы на пятьдесят метров для ровного счета, а вы на сорок семь. Или на девяносто семь, как сейчас, а не сто, как это сделал бы командир, с которым я раньше ходил.

Короче, усмотрел он в моем выборе глубин какой-то шифр, что ли... Ну, посмеялся я про себя, а ему ответил:

— Да потому что я выбираю глубину не по ровному счету, а по гидрологии! Или по изобате... И потом — «семерка» мое счастливое число. Никогда не подводила.

Капитан-лейтенант Юрий Еремин:

— Американцы догадывались о нашем присутствии и потому искали нас очень плотно. Корабельная поисково-ударная группа буквально выжимала нас из интересовавшего нас района. Глубины



небольшие, в три раза меньше нашей предельной отметки. И тут я нашел на карте одну котловинку, неширокую — всего в три мили, но глубиной около километра. Бутаков спрашивает меня: «Ну, что, штурман, нырнем туда?»

Для того чтобы сказать ему «да», надо было точно знать свое место. Но, как известно, неточность в определении накапливается даже за сутки... Рискованно это было. Но ведь вся наша подводная служба — это сплошной риск. А тут был вполне реальный риск, мягко говоря, касания грунта. На деле при погружении это «касание» могло обернуться серьезным ударом о каменистое дно со всеми вытекающими последствиями. И все же нам удалось плавно вписаться в эту котловину и уйти на предельную глубину. Американцам и в голову не пришло, что мы полезем в эту дыру. Поэтому пошли искать нас дальше. А мы отсиделись и снова ушли к Хуан-де-Фука...

Тот поход запомнился мне еще и тем, что 28 сентября мне исполнилось 28 лет. И я отметил этот праздник у берегов Америки.

Погружаясь в этот океанский «колодезь» глубиной в километр, Бутаков рисковал своей жизнью, жизнью своего экипажа. Он рисковал и международным престижем своей страны. Случись что-нибудь с его кораблем у берегов США, и такая бы свистопляска началась... Он хорошо это понимал, как понимал и то, что, быть может, в те самые дни, когда К-360 выслеживала в проливе Хуан-де-Фука подводный ракетносец «Мичиган», нечто подобное делала некая американская атомарина у выхода из Кольского залива или навешивала в Охотском море на кабель стратегической связи подслушивающее устройство. Шла холодная война, и подводный флот каждой стороны принимал свои «адекватные меры».

Григорий Бутаков:

— Итак, мы укрывшись на большой глубине посреди плоской «горячей сковородке». Нас искали долго и совсем в другой стороне.



Я даже маленько вздремнул в центральном посту. Вдруг вахтенный офицер за плечо трясет.

— Товарищ командир, вас тут по звукоподводной связи вызывают!

— Кто вызывает?

— Не могу знать!

Подумал сначала, что это наша подводная лодка, с которой мы в паре ходили. Но у нее район за сто миль, если не больше. Никакая ЗПС не пройдет. А до России еще полсвета... Вхожу в рубку акустиков и тут слышу, на русском языке с большим акцентом, медленно произносят: «Виктор-три, я вас на-аблюдаю! Виктор-три, я вас на-аблюдаю...» Американец!

Ну, думаю, если бы ты нас наблюдал, то и молчал бы. А так еще только пытаешься это сделать. На психику давишь... Ну, нервы у нас не из лыка шита... Попробуй выковыряй нас из этой расселины!

* * *

Фамилия Бутакова известна на российском флоте едва ли не с пушкинских времен, когда из Морского корпуса был выпущен мичман Алексей Бутаков, ставший впоследствии известным путешественником, гидрографом, контр-адмиралом. Его имя осталось на картах Аральского моря. Вошли в историю отечественного флота братья Григорий и Иван Бутаковы, адмирал и вице-адмирал. Отчаянный храбрец Григорий Иванович Бутаков еще мичманом получил два боевых ордена за участие в боях на Кавказе. Но он был настоящим моряком и знатоком морей. Так за составление лоции Черного моря был награжден бриллиантовым перстнем. По-настоящему прославился во время русско-турецкой войны, когда, командуя пароходофрегатом «Владимир», захватил турецко-египетский пароход «Перваз-Бахри». Службу закончил командиром Санкт-Петербургского порта.

Его младший брат, Иван Бутаков совершил кругосветное плавание на знаменитом фрегате «Паллада». Особо заметим его участие в Американской экспедиции русского флота, когда в 1861 году российские моряки пришли на выручку США, отстаивавшим свою независимость.



В годы Первой мировой войны на русском флоте служили сразу семь Бутаковых — из них два контр-адмирала, два капитана 1-го ранга, капитан Корпуса гидрографов, прапорщик по адмиралтейству и мичман Григорий Александрович Бутаков, продливший старейшую флотскую династию аж до 1978 года. В годы Великой Отечественной войны капитан 1-го ранга Бутаков командовал отдельным дивизионом канонерских лодок.

Когда я узнал о подводнике контр-адмирале Григории Лукиче Бутакове, я был уверен, что он тоже из этого блестящего семейства Бутаковых. И хотя Григорий Лукич отрицает это, я не верю в простое совпадение сразу четырех наследственных черт: имени, фамилии, морской профессии и адмиральского чина. Не зря в Японии всех однофамильцев считают родственниками и даже запрещают браки между носителями одной и той же фамилии.

Как бы там ни было, нет сомнений, что род Бутаковых с гордостью причислил бы к своему древу и подводника-атомщика Бутакова, родившегося в далеком уральском селе в семье простых крестьян.

Григорий Бутаков:

— Американцы остервенели. Вертолеты подняли, стали нащупывать меня, наверное, где-то хватанули... Двое вели, а третий проверял слежение вместе с «Орионом». Ну, я опять своим излюбленным приемом — ушел под один из кораблей. Они наконец поняли, где я от них прячусь. И этот фрегат, под который я ушел, рванул вперед. Он дает 15 узлов, и я тоже. Он 20, и я 20. Он 30, и я 30. Так и ходили, пока поблизости не оказалась большая цель. Потом застопорил турбины, стал слушать. Транспорт какой-то шел в Сизл — я под него. И снова вернулся на исходную. Мне самое главное, чтоб меня в открытый океан не выгнали. Там-то они разгуляются, буев набросают, куда не уйдешь. А здесь в узкости, в стесненных обстоятельствах можно было играть в «кошки-мышки». Как говорят китайцы, безопаснее всего в пасти тигра. Вот я в этой пасти и прятался. Главное, что успел задание выполнить. Шумы «Мичигана» у нас уже были на магнитофоне...

Так что, несмотря на хваленую противолодочную оборону, можно было работать у входа в американские базы.



Все-таки экипажи у нас в то время были очень хорошо отработаны. У меня получалось в морях по двести суток в год. Кораблей много поступало, надо было их отрабатывать... Вот и ходили. Даже в тот год ходил я аж на трех лодках.

Из того похода мы вернулись в базу 20 октября — все живые и здоровые. К нам на лодку примчался начальник штаба дивизии, глянул в наши отчеты. «Вы что там натворили?! Немедленно журнал переписывайте!» А как его перепишешь, там у нас столько эпизодов было, не успевали фиксировать.

* * *

О приключениях «шук» в годы холодной войны можно было бы написать целую книгу. За несколько месяцев до похода Бутакова на К-360 его однокашник по Тихоокеанскому высшему военноморскому училищу, капитан 2-го ранга Вадим Терехин ходил «под Америку» с другой стороны — со стороны Атлантики. В Карибском море терехинская К-324 намотала на винт секретнейшую американскую буксируемую кабель-антенну, из-за которой едва не разразился вооруженный конфликт с кораблями США.

Годом спустя пятерка «шук» отправилась в центральную Атлантику курсом к берегам США, переполошив все противолодочные силы американских ВМС.

«Щукари» холодной войны достойно продолжали боевые дела подводников Великой Отечественной, водивших свои «щуки» в глубины Балтики, северных морей, Черного моря. Вот только «щуки» новейших лет были намного зубастее и грознее.

Страна так и не узнала о подвиге бутаковского экипажа. Даже на родном Тихоокеанском флоте мало кто знал, какой ценой были добыты ценные разведданные. Да, впрочем, они и сами-то не считали свой поход выдающимся деянием — обычная подводничья работа.

И только командующий 2-й флотилией, Герой Советского Союза, вице-адмирал Эдуард Балтин знал, чего стоили те 20 тысяч подводных миль и эта маленькая магнитофонная кассета с шумовым «портретом» «Мичигана». Именно он подписал представление командира К-360 на звание Героя Советского Союза. Жаль, что в высоких штабах так и не дали хода этому документу. Слишком



молод командир, показалось кому-то. Как будто на войне кто-то смотрел на молодость и даже юность героев. Но Бутаков-то помнит о том наградном листе. И даже та, не врученная Звезда греет ему порой душу.

Сегодня контр-адмирал запаса Григорий Лукич Бутаков работает в одной медицинской фирме, которая занимается инновационными исследованиями.

Старший штурман К-360, а ныне капитан 1-го ранга Юрий Прокосьевич Еремин возглавляет ныне морской корпус имени Петра Великого в Санкт-Петербурге.

Бывший командир вычислительной группы Евгений Симонов стал одним из преуспевающих бизнесменов Санкт-Петербурга. И даже купил себе дом в Нью-Йорке, в той самой Америке, на которую так и не смог посмотреть в перископ в 1984 году.

* * *

Бели да и сейчас ведут гидроакустическую разведку американские подводники вблизи наших баз. Не раз и не два подобные акции приводили к драматическим ситуациям, а то и вовсе трагическим. Достаточно вспомнить, что в районе учений атомной подводной лодки «Курск» находились сразу три иностранные подводные лодки — американские «Мемфис» и «Тоledo», британская «Сплэндид». Есть много фактов, говорящих о том, что именно их слежение за действиями «Курска» стало роковым обстоятельством в судьбе русского подводного крейсера. Впрочем, это тема для особого разговора.

Печально то, что сегодня, после ввода кораблей НАТО в Черное море полувековая холодная война после недолгой паузы снова продолжилась.

Но холодная война в кабинетах политиков — это одно, а холодная война в океане, в отсеках подводных лодок — совершенно другое...

«ЗДРАВИА ЖЕЛАЮ, МИСТЕР “ГРЕЙЛИНГ”!»

За семь лет до гибели «Курска» в этих же водах американская атомная подводная лодка «Грейлинг» наскочила на российский подводный крейсер стратегического назначения с 24 баллистичес-



кими ракетами К-407. Командир К-407, капитан 1-го ранга Андрей Булгаков до сих пор помнит все до мелочей.

— Мы возвращались из Северной Атлантики домой. На штурманском столе уже лежала карта родного Баренцева моря. 20 марта 1993 года в 6 утра я сдал командирскую вахту старпому и пошел в свою каюту. За минуту до столкновения проснулся от неизъяснимого чувства тревоги. Всегда поднимаюсь легко и бодро, а тут — тягостно... Вдруг толчок, и довольно сильный. Тренькнул «Колокол» (ревун) и сразу же стих. Гаснет свет, и тут же загорается аварийное освещение. Это перегорели предохранители от непонятного пока удара. Что это?!

Вскакиваю и мчусь в центральный пост, одеваясь на бегу. Краем глаза замечаю, что впереди меня несутся на боевые посты люди, но все как в замедленной киносъемке. Кажется, что они движутся мучительно медленно. Быстрее! Быстрее!!

Врываюсь в центральный пост и отталкиваю два рослых и тяжелых тела — разлетаются, как пушинки. Вижу и слышу, как инженер-механик Игорь Пантелеев отдает четкие распоряжения:

— Боцман, одерживай дифферент! Держать глубину!

Все правильно — я не вмешиваюсь. Смотрю на глубиномер — 74 метра. Первая мысль: столкнулись с лодкой. В этих районах айсбергов не бывают.

За два дня до того получил радиogramму о том, что американская ПЛА ведет слежение за российской подводной лодкой... А гидрология — самая мутная... Даю команду: «Осмотреться в отсеках!»

Докладывают: в аккумуляторной яме разбито два плафона. В одной из обмоток размагничивающего устройства сопротивление изоляции «ноль». Сгорели предохранители ревунной системы и, предположительно, повреждена носовая цистерна главного балласта. Вот и все наши потери.

Тем временем К-407 выполняет маневр прослушивания кормового сектора. Акустик докладывает, что слышит уходящую подлодку. Тут уж я скрываться не стал: врубил активный тракт и измерил параметры уходящей ПЛА — скорость 16—18 узлов. Перевел ее за корму — всплыл. Передал радио. Дал команду боцману — отпереть дверь ограждения рубки. Вышли на носовую надстройку, осмотрели корпус. Огромная вмятина была измазана своеобразной пастой.



Я знал, что американские подлодки покрывают нижнюю часть своего корпуса специальной противообрастающей пастой для улучшения гидродинамики. Понял четко — лодка американская. Приказал радисту выйти на международные частоты в эфир и запросить неизвестную ПЛА, не нуждается ли она в помощи.

Я готов был оказать любую помощь, если бы потребовалось. Мало ли что у них после такого удара могло случиться? Однако американец на связь не вышел. Но ведь и я мог нуждаться в помощи! Ведь и у меня могли быть более серьезные повреждения. И мой визави на помощь бы не пришел. Вот и верь после этого во всеобщее морское братство.

Конечно, была досада, была злость — ведь столкновение случилось за три дня до окончания трудного, но в целом удачного похода. Утешал себя тем, что экипаж жив, раненых нет — и это главное. А значит, слава Богу!

Все это случилось в несчастливый для моряков день — в пятницу. И в тот же день московское радио передало сообщение ИТАР-ТАСС о столкновении в Баренцевом море «русской подводной лодки с неопознанным подводным объектом». Оперативно сработали средства массовой информации США — от неожиданности, должно быть, — подтвердили факт столкновения (никогда такого за ними не водилось!) и даже назвали подводную лодку: «Грейлинг», которая вскоре вернулась в Норфолк.

Президент Билл Клинтон был взбешен. Командира сняли с должности. Повреждения атомарины были столь значительны, что лодку вскоре вывели из боевой линии, списали и утилизировали.

Нас тоже поставили в ремонт, но на плаву. Еще в море на К-407 прибыл катер с командующим Северным флотом. Первое, что он спросил у меня, это:

— Командир, а почему у тебя сапоги рыжие?

Поскольку сапог моего размера интенданты перед походом на складах не нашли, я носил обычные меховые сапоги коричневого цвета. Но вопрос был задан таким тоном, что всем становилось ясно продолжение фразы — «вот потому вы и сталкиваетесь!». Вот уровень разбора происшествий. Еще не вникнув в суть дела, он прибыл на корабль с готовой обвинительной речью.



Потом на лодке работала серьезная комиссия под руководством вице-адмирала Владимира Григорьевича Бескоровайного, опытного подводника. Он самолично изучал наш вахтенный журнал, прокладку, документы. Сделал вывод — командир К-407 не виноват.

Главный штурман ВМФ, контр-адмирал Валерий Иванович Алексин после изучения наших карт сказал мне: «Командир, твоей вины нет». Знаю доподлинно, что приказ о моем наказании переделывался трижды. И только в третьем варианте главком объявил мне НСС (неполное служебное соответствие) и приказал списать ремонт корабля за счет командира.

Я просил разрешить нанести на рубку цифру «1» — за уничтожение корабля вероятного противника. Не разрешили.

КАК ЛОКОТЬ ВРЕЗАЛ ПО ЯДЕРНОЙ «КРАСНОЙ КНОПКЕ» И ЧТО ИЗ ЭТОГО, ПО СЧАСТЬЮ, НЕ ВЫШЛО

Об этих двух атомаринах мир говорил бы седьмой год подряд... Говорил бы с еще большей тревогой, чем о Чернобыле: об американской «Батон Руж» и российской, тогда еще безымянной атомной подводной лодке типа «Сьерра» (по натовской классификации). Они столкнулись у входа в Кольский залив 11 февраля 1992 года, и, если хотя бы одна из них шла с чуть большей скоростью, ядерная катастрофа разыгралась бы неминуемо. По злой иронии судьбы американская атомарина называлась «Красная кнопка» («Батон Руж») — видимо, в честь той самой пресловутой кнопки, на которую должен лечь палец президента в случае ядерной войны, а российской лодкой командовал капитан 2-го ранга Игорь Локоть. Да простится эта невольная игра слов, но врезать локтем по опасной кнопке можно только по роковой случайности, что и произошло в злосчастный февральский день.

Эти строчки я пишу в кают-компании той самой российской «Сьерры», которая протаранила «Батон Руж». Сейчас она снова стоит у ремонтного пирса, но это не аварийный, а плановый ремонт. А я в гостях у ее нынешнего командира, капитана 1-го ранга Соколова. Сижку за очень удобным столиком с видом на благостный



среднерусский пейзаж — по берегу реки разбрелись буренки — и не могу отделаться от мысли: что здесь вот точно так же, как на «Комсомольце», стояла бы сейчас черная вода беспросветной глубины, пронизанная жесткими лучами радиоактивной смерти. Непременно так оно и было бы, прибавь тогда Игорь Локоть ходу на узел-полтора или увеличь американец обороты своих турбин. Тогда пронесло. Но кто поручится, что именно в эту минуту в глубинах Баренцева моря не надвигаются друг на друга два стальных атомных айсберга?

С начала 60-х годов и до конца 1986 года столкновения американских и советских субмарин случались не столь редко, как хотелось бы. На этот счет есть статистика, которую провел американский эксперт Джошуа Хэндлер из небезызвестного «Гринписа». Он разделил подобные столкновения на две группы: те, которые происходили в нейтральных водах, и те, что случались у берегов СССР. Последняя значительно превалирует над первой. Почему? Эксперт объясняет это тем, что командование ВМС США осуществляло (и осуществляет) тайные операции под кодовым названием «Хоулистон» с целью сбора разведывательной информации о советском (и российском) флоте в районах его базирования. Американские атомарины намеренно заходили в террводы СССР и даже проникали в акватории военных гаваней. Вот почему столь высок процент столкновений именно у наших берегов. Первый инцидент такого рода отмечен еще в 1965 году, когда американский атомоход пробрался в одну из баз Тихоокеанского флота и, маневрируя в стесненных условиях, задел днище советской субмарины типа «Эхо». В списке Хэндлера немало других подобных инцидентов. Их более двадцати. Об одном из них, пожалуй, самом опасном, рассказывает его невольный участник, контр-адмирал Владимир Лебедько:

— В ночь с 14 на 15 ноября 1969 года я шел старшим на борту атомного подводного ракетоносца К-19. Мы находились в учебном полигоне неподалеку от того места, где Белое море сливается с Баренцевым. Отрабатывали плановую задачу.

Раннее утро. Первая боевая смена готовится к завтраку. В 7.10 приказываю перейти с глубины 60 метров на 70. Акустик докладывает: горизонт чист. А через три минуты страшный удар сотрясает корабль. Люк в носовой отсек был открыт — только что



пролез матрос с камбузным чайником, — и я увидел, как вся носовая часть подводной лодки заходила из стороны в сторону. «Сейчас отвалится», — мелькнула мысль. Погас свет, и я с ужасом почувствовал, как быстро нарастает дифферент на корму. С грохотом и звоном посыпалась посуда с накрытого стола, все не закрепленные вещи... Я сидел против глубиномеров. Рядом стоял старшина-трюмный. Даже при скудном свете аварийного освещения было видно, как побледнело его лицо. Лодка стремительно погружалась. Я приказал продуть среднюю цистерну. Тогда ракетносец стал также круто валиться на нос. Все-таки нам удалось всплыть. Осмотрел море — вокруг никого. Доложил о происшествии на командный пункт флота. Вернули нас в базу. Там уже с пирса оглядел носовую часть: гигантская вмятина точно копировала очертание корпуса другой лодки. Потом узнали, что это был американский атомоход «Гэтоу». Он держался под водой без хода, почему мы его и не слышали.

— Это столкновение, — свидетельствует американский эксперт, — могло стоять планете мира, так как старший минный офицер «Гэтоу», решив, что «красные» подводники хотят потопить его корабль любой ценой, готов был выпустить противолодочную торпеду «Саброк», а следом еще три торпеды с ядерными боеголовками. Командир корабля успел остановить своего свержрешительного подчиненного. Нетрудно домыслить, что бы произошло, если бы торпеды были выпущены...

— Не так давно, работая в Гатчинском военно-морском архиве, — продолжает свой рассказ адмирал Лебедев, — я узнал, что от нашего удара «Гэтоу» получил пробоину в прочном корпусе. Американский атомоход лег на грунт, и там шла отчаянная борьба за живучесть. Потом подлодка все же вернулась в свою базу. Ее командир, кэптен Лоуренс Бурхард был награжден высшим военным орденом. Нас же не наказали, и на том спасибо... И еще один факт потряс меня до глубины души: оказывается, специалисты установили, что если бы мы шли со скоростью не в 6, а в 7 узлов, таранный удар развалил бы «Гэтоу» пополам. Видимо, нечто подобное произошло и годом раньше в Тихом океане, в 750 милях к северо-западу от Гавайских островов, когда американская атома-



рина «Сордфиш» протаранила в подводном положении советский ракетоносец К-129, который затонул на глубине почти в пять километров. Честно говоря, мы жалели, что этого не произошло с «Гэтоу». Может быть, тогда до Пентагона дошло бы, что игра в «чей прочный корпус крепче» — опасная игра, и адмиралы с берегов Потомака перестали бы посылать свои атомоходы в территориальные воды России.

Вот такой разговор состоялся в кают-компании подводной лодки «Сьерра». Впрочем, какая она теперь «Сьерра»? У нее появилось собственное имя — «Кострома». Все как в песне у Юрия Визбора: «По судну “Кострома” стучит вода, в сетях антенн запуталась звезда...» Вообще-то она из породы «Барсов». Но жизнь заставила хищницу сменить имя, заставила нарушить традицию флотского имяречения, по которой названия губернских центров наносили на борта лишь госпитальных судов да вспомогательных транспортов. Но куда деваться, если казенное снабжение флота захирело настолько, что впору пускать фуражку по губерниям — подайте, кто сколько сможет? И подают — каждый город своему, именному кораблю. Так возникла ассоциация городов, шефствующих над Северным флотом. Россия, точнее, ее регионы, спасают свои в прямом смысле этого слова — свои корабли.

Сегодня атомный подводный крейсер «Кострома» снова готов к боевой службе. И наверняка на выходе из Кольского залива его снова поджидает американская атомарина. Разойдутся ли они на контркурсах? Вопрос отнюдь не праздный...

ДОЛГО БУДЕТ СНИТЬСЯ НАМ «РИЦА»...

Куда мы шли, вольноотпущенники на час, с наших кораблей, из наших казарм? Конечно же, в «Ягодку» — главный приют холостых офицеров, работавший по вечерам в режиме ресторана, а днем — как военоторговская столовая. Или же направлялись в «Космос», если подводные лодки стояли в доках Росты или Чалмпушки. А этот лейтенант, имея все данные — приглядный и рослый, — чтобы быть любимцем гарнизонных див, манкируя дружеские пирушки и прочие офицерские развлечения, корпел



над учеными книжками и электронными плато разъятых на части приборов. Знать бы тогда, что замышлял этот самый странный на Северном флоте лейтенант — Виктор Курышев!.

Зато сегодня я могу с гордостью сказать, что 4-я эскадра подводных лодок не только пахала моря, но и двигала науку. И дело не только в том, что на наших кораблях по ходу службы проводились всевозможные эксперименты самых разных ведомств, а в том, что некоторые офицеры, несмотря на чудовищную занятость по службе, несмотря на все соблазны береговой жизни, находили время, чтобы посидеть над схемой того или иного прибора, дабы улучшить его возможности; более того, они сами создавали уникальную аппаратуру, которую еще только разрабатывали в столичных НИИ. Жизнь заставляла подводников изобретать то, без чего невозможно было надеяться на победы в дуэльных поединках под толщей воды. Формула успеха весьма очевидна: кто кого первым обнаружил, тот и выстрелил первым. У вероятного противника поисковая техника была намного эффективнее, чем та, которой были оснащены советские подлодки. Как ни обидно это было сознавать, еще обиднее было ощущать это в море, на боевой службе. Исправить положение взялся молодой офицер, выпускник Высшего военно-морского училища радиоэлектроники имени А.С. Попова, лейтенант Виктор Курышев. С самонадеянностью молодости он взялся за проблему невыполнимой технической сложности и... добился ошеломительного результата. Впрочем, все по порядку.

Все началось с научно-технического кружка во ВВМУРЭ, где курсант Курышев, хорошо знавший английский язык, помогал преподавателю Юрию Григорьевичу Тарасюку переводить научный труд «Основы гидроакустики». Именно тогда Виктор Курышев и увлекся идеей цифровой обработки сигналов.

Смысл ее был таков: очень слабый сигнал от цели, принятый гидрофонами подводной лодки, но не различимый на экране штатной аппаратуры и не слышимый человеческим ухом, регистрировался компьютером, переводился на цифровой код, очищался от помех, прежде всего шумов своего корабля (адаптивное подавление помех) и классифицировался по образцам шумов (из базы данных,



из шумовых «портретов» иностранных ПЛА). Таким образом, определялся пеленг на цель, идущий за порогом чувствительности штатных ГАС — гидроакустических станций.

Важно было и то, что подлодки не надо было переоснащать новой гидроакустической аппаратурой, довольно было поставить к бортовым станциям весьма компактную приставку, названную автором БПР-ДВК, а впоследствии — «Рица».

Существенный недостаток курышевского прибора — медленность обработки сигналов. На дальних дистанциях это было не столь важно, а вот ближние цели попадали в мертвую зону и успевали выйти из сектора наблюдения. Но при доработке можно было бы избавиться и от этого изъяна. Главное то, что «Рица» позволяла обнаруживать подводные лодки на запредельной для советской гидроакустической аппаратуры дистанции.

КОЕ-ЧТО О ГРАДАЦИИ ЛЕЙТЕНАНТОВ

Служить выпускник престижного ВВМУЗа, лейтенант Курышев попал в медвежий угол Кольского полуострова — в далекую популярную базу подводных лодок Грениху, прозванную из-за частых шквальных ветров «городом летающих собак».

Есть такая флотская шутка о лейтенантах: младший лейтенант — ничего не знает и ничего не умеет; лейтенант — все знает и ничего не умеет; старший лейтенант — что-то знает и что-то умеет; капитан-лейтенант — ничего не знает, но все умеет... Лейтенант Курышев — статья особая!

Летом 1979 года лейтенант Курышев доложил флагманскому РТС, капитану 1-го ранга Бурега о возможности обнаружения целей на более дальних дистанциях, чем нынешние. Бурега внимательно выслушал «умного лейтенанта» и доложил о нем командующему 11-й флотилии, Герою Советского Союза, вице-адмиралу Вадиму Коробову. Тот отнесся к цифровой идее с большим интересом. Курышев начал разрабатывать математический аппарат цифровой обработки, создавая качественно новый метод поиска и обнаружения подводных целей. Это сегодня «цифрой» никого не удивишь, а тогда, в начале 80-х это был прорыв в XXI век.



«ПУСТЬ ЧЕРТИТ СВОИ “ИЕРОГЛИФЫ”»

В 1981 году старшего лейтенанта Курышева перевели в Полярный — на 4-ю эскадру дизельных подводных лодок. Ходил он на боевые службы на подлодке капитана 2-го ранга Геннадия Нужи́на в качестве командира гидроакустической группы. Проводил в море опыты по цифровой обработке сигналов. О результатах доложил командиру бригады, капитану 1-го ранга А. Широ́ченкову. Тот, не долго думая, послал «хитрого» старлея на три буквы. Без тебя-де ученые люди разберутся, твое дело — служить, лелеять любимый личный состав да подбивать документацию, и нечего соваться поперед батьки в пекло. Убитый таким отношением, Курышев вышел из кабинета комбрига. Лица на нем не было, и света белого не видел, пока не налетел на капитана 3-го ранга Евге́ния Сазанского, командира подводной лодки. Человек веселый, известный на всю эскадру своими шутками, приколами и розыгрышами, за что снискал кличку Хулиган Сазанский.

— Витя, что стряслось?!

Курышев рассказал все, как было.

Ну-ка, пойдем к начпо! Меня как раз к нему вызывают...

Начальника политотдела эскадры, капитана 1-го ранга Васи́лия Павловича Ткаче́ва в отличие от его предшественника подводники любили и уважали — за человечность, отзывчивость, готовность помочь найти выход из трудных житейских и служебных ситуаций. Как ни странно, но именно политработник сразу же оценил труды молодого офицера и немедленно позвонил начальнику штаба Северного флота, адмиралу Вадиму Коробову. Вадим Константинович вспомнил «умного лейтенанта» из Грехихи и пригласил его на прием. Вместе с Курышевым, дабы тот не робел перед большим начальством, Ткачев направил в Североморск, столицу Северного флота, и «Хулигана Сазанского».

Адмирал Коробов встретил их тепло, подвел Курышева к карте Атлантики.

— Объясни, лейтенант, почему они берут нас на таких дистанциях, а мы их нет?

Курышев четко изложил техническую суть проблемы.

— И что нам делать?



— А делать надо то-то и то-то... — уверенно излагал старший лейтенант то, что было давно уже продумано и отчасти просчитано.

Тогда первый заместитель командующего флотом, адмирал Коробов позвонил командиру 4-й эскадры, контр-адмиралу Василию Парамонову и дал сначала устный, а потом и письменный секретный приказ: старшего лейтенанта Курышева освободить от всех вахт и служб, дабы тот «чертил свои иероглифы», то есть занимался наукой.

Курышева поселили в помещении отдела разведки эскадры (верхний этаж казармы «Помни войну!»). Выделили ему стол и стул. Назначили куратора — разведчика, капитана 3-го ранга Виктора Михайловича Хламкова.

Тем временем адмирал Коробов доложил о работах Курышева в Москву — первому заместителю главнокомандующего ВМФ СССР, адмиралу флота Николаю Ивановичу Смирнову. Тот распорядился отдать расчеты лейтенанта на экспертизу в профильный НИИ. Что и было исполнено без промедления.

И тут ведомственная «наука» обиделась. Восемнадцать титулованных мужей науки подписали разгромный отзыв, где отмечалось, что «метод Курышева не только не повысит дальности обнаружения, но и уменьшит ее на 30 %». Резюме — надо бы наказать нахального лейтенанта.

И предстал Курышев на ковре перед начальником политотдела эскадры Ткачевым.

— Вот приказали тебя наказать, — грустно вздохнул Василий Павлович. — Что делать будем? Ладно, не вешай носа, что-нибудь придумаем...

Неизвестно, успело или нет исполнительное начальство занести в служебную карточку старшего лейтенанта Курышева строгий выговор. Известно другое: адмирал Коробов, моряк от Бога и Герой Советского Союза, взял Курышева под свою личную защиту и снова позвонил в Москву, адмиралу флота Смирнову. Тому тоже стало жаль «нахального» лейтенанта, и Николай Иванович принял соломоново решение: пусть Курышев соберет свой аппарат и докажет на практике эффективность своих расчетов. А там видно будет — наказывать его или награждать.



Разговор с высоким начальством состоялся по «вертушке» в присутствии старшего лейтенанта Курышева.

— Ты все понял? — спросил его Коробов. — Что тебе нужно!

Курышев назвал необходимые ему приборы и материалы.

Адмирал выдал ему 400 рублей на командировочные расходы и отправил по Советскому Союзу с рекомендательными письмами от военного совета Краснознаменного Северного флота.

— С Богом, лейтенант! Победишь, докажешь, сделаешь — флот тебе памятник поставит. При жизни. Только сделай — не ради диссертации, ради дела. И держи все это в секрете...

И Курышев отправился в долгий путь в сопровождении трех специалистов-акустиков: В.М. Хламкова, А.М. Сумачёва и Ю.В. Букковского...

НА ЛУБЯНКЕ БАР «КУКУШКА»...

Мы сидим с героем этих строк в прокуренном баре «Кукушка» на Лубянке, беседуем, косо поглядывая на двух типов за соседним столиком, которые внимательно прислушиваются к нашему разговору. Может быть, они из Большого дома? Ну, да пусть слушают, хотя речь идет о некогда суперсекретных вещах.

— Я проехал весь Союз, от Риги до Новосибирска, — рассказывал Курышев. — Встречался с академиками Колмогоровым и Глушковым, со специалистами в области цифровых технологий. Практика флотской гидроакустики теперь дополнилась математической теорией вероятности.

Академик Виктор Михайлович Глушков направил меня во Львов, где уже собрали первый отечественный малогабаритный цифровой анализатор спектра шумов — БПР-214.

Адмирал Коробов дал мне семь рекомендательных писем на предъявителя с просьбой оказывать мне максимальное содействие. Письма с такой солидной подписью безотказно действовали.

В подмосковном Зеленограде с закрытой выставки мы получили благодаря усилиям адмирала флота Смирнова один из первых наших малогабаритных компьютеров.



Вскоре из двух первых цифровых анализаторов, созданных в СССР, оба уже были в Полярном, в неприметном домике возле нижнего КПП.

Начальник управления боевой подготовки ВМФ СССР, адмирал Григорий Алексеевич Бондаренко всеми правдами и неправдами добывал и переправлял новейшее оборудование в Полярный. Надеялся, что именно там работа по острейшей флотской теме получит наибольшую скрытность от американской разведки, которая, разумеется, не оставляла без внимания закрытые военные НИИ. Какому Джеймсу Бонду придется в голову выслеживать никому не известного старлея в его задрипанном сарае, гордо именованном «лабораторией шумности»?

Быть может, по тем же соображениям адмирал Г. Бондаренко инкогнито (минуя командира эскадры, контр-адмирала В. Ларионова) наведывался в курышевскую «лабораторию шумности» без лишнего шума.

— Необходимо было наладить сопряжение цифрового анализатора с портативной ЭВМ, то есть персональным компьютером, — рассказывал Курышев, настороженно поглядывая на наших задумчивых соседей. — У меня это получилось.

И тут первая стычка с РТУ — радиотехническим управлением ВМФ СССР. Дело в том, что академик Глушков получил ту же задачу, что и я. Но у него что-то там не заладилось. Потребовались немалые деньги на проведение работ в АН СССР. Суть скандала: Академия наук делает за 200 тысяч рублей то, что лейтенант Курышев делает для флота бесплатно.

Зам главкома Смирнов вызвал адмирала Коробова и старшего лейтенанта Курышева в Москву (должно быть, ни один лейтенант еще не переступал порога столь высокого кабинета), пригласил начальника РТУ ВМФ, контр-адмирала имярек. Тот стал было защищать честь мундира, ссылаться на письмо академиков и постановление ЦК КПСС, но Смирнов его резко оборвал:

— Можешь засунуть все это себе в ж...! Ты, п..., понял, что надо делать?

— Так точно!

— А теперь катись, п..., отсюда!



Отныне адмирал флота Смирнов взял всю ответственность за научно-практическую деятельность Курышева лично на себя.

Главнокомандующий Военно-морским флотом СССР, адмирал флота Советского Союза С.Г. Горшков тоже благословил «умного лейтенанта»: «Коли Курышев уверен, пусть работает...» И подписал секретную директиву.

Воистину действовать приходилось по принципу — нам не ждать милостей от науки; подводник, помоги себе сам!

«СУПОСТАТ ЗАСУЕТИЛСЯ!..» ИЛИ ТРИУМФ «УМНОГО ЛЕЙТЕНАНТА»

Итак, была создана первая приставка «Рица». Ее поставили на полярнинскую подводную лодку Б-443, которой командовал капитан 2-го ранга Чуканцов. Чуть позже, в декабре 1985 года командир Б-517, капитан 2-го ранга Юрий Могильников вышел на официальные испытания «Рицы». Вместе с ним вышла и комиссия из Москвы — те же самые офицеры из спец НИИ, которые подписали когда-то разгромный отзыв на работу Курышева.

— Койки заправили по-белому. Питание по первому разряду, — рассказывает Курышев. — Вышли мы в Баренцево море. Работали с атомоходом и дизельной подлодкой. По атомоходу — дистанция обнаружения составила 315 кабельтовых, по дизельной лодке — 147, что в пять раз перекрывала стандартные нормативы.

И тут полный триумф! Причем совершенно неожиданный. Когда Могильников отдал приказание всплывать на зарядку аккумуляторной батареи, «Рица» вдруг выдала пеленг на... американскую атомную подводную лодку, которая следила за нашим атомным подводным крейсером.

О том, как это было, я узнал из первых уст — от самого Юрия Могильникова. Мы знакомы с ним лет тридцать — еще со времен первой встречи на боевой службе в египетской Александрии. Человек прямой и бескомпромиссный, Могильников никогда не кривил душой, как не кривил он, рассказывая и об этом эпизоде:



— Я взял ее с дистанции почти в 400 кабельтовых! — Он и сейчас еще не может спокойно вспоминать тот давний эпизод. — «Американка» шла в кормовом секторе нашей «Азухи» на расстоянии пяти—семи кабельтовых, то сокращая, то увеличивая дистанцию. Уверенный шумопеленг мы взяли на дистанции 40—50 кабельтовых. Супостат почувствовал слежение, засуетился и зашарахался. Я доложил командующему флотом, выдал координаты цели — «шапка» — «добро». Все, берите ее!

Комфлота выслал противолодочный самолет, обвеховали американскую лодку буями. Контакт подтвержден... Я сам обалдел от той дистанции, на которой мы ее взяли! Когда в Москву ушли наши кальки, никто не верил. Но я же сам бывший эртээсовец! ВВМУРЭ кончал. Я же сам это все видел! Однако московская наука была глуха. То ли тогда уже подыгрывали «штатникам». Не хотели, чтобы мы брали америкосов на такой дистанции. А чем еще это объяснить? Полный ноль интереса!

Зато к нам тут же приехал адмирал Волобуев, начальник ПАО — управления противолодочной обороны ВМФ. Изучал, расспрашивал... Все подтвердилось. Мне потом орден дали — Красную Звезду. В штабах тоже орденов наполучали... Все получили, кроме автора «Рицы»...

Виктор Курышев:

— Наутро мы получили телеграмму от командующего Северным флотом, адмирала флота Ивана Матвеевича Капитанца: «Поздравляю командира и экипаж с обнаружением ПЛА. Контакт подтвержден самолетами ПАО и двумя эсминцами».

И все мои враги от официальной науки, находившиеся на борту могильниковской подводной лодки, вынуждены были подписать акт о беспрецедентной дистанции обнаружения!

Да, это была победа! Которую, однако, РТУ ВМФ не спешило признавать: как это так — без участия науки, какой-то старлей...

Тем не менее адмирал флота Н. Смирнов дает директиву: внедрить 100 комплектов «Рицы» на атомных подводных лодках.



К тому времени адмиралы Г. Бондаренко и Е. Волобуев задумали операцию «Атрина», активно поддержанную новым главнокомандующим ВМФ СССР, адмиралом флота Владимиром Чернавным. В 1985 году советские подводные силы провели операцию «Апорт» в районе Ньюфаундленда. Но не очень удачно. Теперь решили оснастить подводные лодки приставками «Рица».

— Но у меня нет столько комплектующих элементов, — заявил Курышев.

Тогда адмирал флота И. Капитанец, к тому времени член ЦК КПСС, убедил члена Политбюро ЦК КПСС Л. Зайкова направить нашу электронную промышленность.

К лету 1986 года на Северном флоте уже было пять чудо-приставок. Их собирали в Полярном, в хибаре на берегу Екатерининской гавани, рядом с причалами подводных лодок.

Когда адмиралы Бондаренко и Волобуев, начальники управлений главкомата ВМФ, минуя командира эскадры Ларионова, пришли в «лабораторию шумности» к капитан-лейтенанту Курышеву и спросили его, какую дистанцию может гарантировать его «Рица», тот ответил:

— Сто миль.

Не поверили. Показал расчеты... Потом Бондаренко хлопнул его по плечу.

— Ты, урод, где ж ты раньше-то был? У тебя коньяк есть?

Добыли бутылку коньяка и выпили за успех будущей операции. В катер комфлота сажались с песнями...

* * *

В секретных документах эта операция носила кодовое название «Атрина» — абсолютно искусственный термин, придуманный так, чтоб даже смысловой оттенок слова не выдал суть дела. Тем не менее мне кажется, что автор этого «петушиного слова» сознательно, а скорее, подсознательно ввел в него первый слог чудо-прибора «Рица».

Операция «Атрина» была настолько секретной, что о ней не знали даже «особые отделы», представляющие на флоте КГБ. Атомарины из Западной Лицы поодиночке заходили сначала в Североморск, там на них ставили «Рицу», и после этого они уходили в океан.



«Рица» позволяла контролировать предельную дистанцию между подводными лодками в завесе. Таким образом, все пять лодок, участвовавшие в операции «Атрина», могли образовать «гребенку» для прочесывания Атлантики длиной в 500 миль! А главное, что американские противолодочники, не веря в такую дистанцию между русскими подлодками, безрезультатно бы искали их по старым схемам построения в завесу! Так оно потом и вышло.

Капитан-лейтенант запаса В. Курышев:

— Была и еще одна важная причина, по которой дивизия атомных подводных лодок направлялась в Атлантику. К тому времени американские ПЛАРБы, вооруженные баллистическими ракетами системы «Трайдент», перестали выходить в Атлантику. С увеличением дальности полета ракет их стартовые позиции сдвинули поближе к берегам США. Они могли наносить удары по СССР даже из глубин Мексиканского залива. Надо было разведать позиционные районы «Трайденгов». И приставка «Рица» как нельзя лучше подходила для этой цели. Именно ею и оснастили назначенные в «Атрину» атомные подводные лодки.

О том, в какой непростой обстановке прошло боевое крещение «Рицы», речь пойдет ниже, в главе «Рейд “Черных принцев”». А пока заметим, что день 11 апреля 1987 года может по праву считаться праздником советской акустики, днем гидроакустического реванша. Именно в тот день мы встали вровень с американцами в области гидроакустических технологий. И вот почему.

11 апреля атомная подводная лодка под командованием капитана 2-го ранга Николая Попкова шла в глубинах Атлантики. Попков собирался прилечь в своей каюте после затянувшейся командирской вахты, но в этот момент оператор «Рицы», мичман Шильдяев доложил о цели, взятой приставкой на запределной дальности. С Попкова мгновенно слетел сон. Веря в эффект «Рицы» командир 8 (!) часов шел по «виртуальному» пеленгу, пока не вышел на акустический контакт с американским подводным ракетноносцем. Взял его за 40 миль и вел слежение за ним в течение 11 часов.

А Курышев ничего об этом не знал. Его перевели из Полярного (возможно, подальше от лишних глаз) в Архангельск, преподавателем в школу младших специалистов ВМФ. Начальник школы был



очень удивлен, когда в адрес капитан-лейтенанта Курышева пришла поздравительная телеграмма от адмирала флота И. Капитанца.

А дальше судьба «Рицы» была печальной. В 1988 году умер адмирал Г. Бондаренко. Затем ушел из жизни адмирал В. Коробов. Адмирал флота И. Капитанец перевелся в Москву, став заместителем главкома. Перестройка. Гласность. Ускорение...

С большим трудом старшему лейтенанту Курышеву удалось получить очередное воинское звание. Командир бригады подводных лодок, капитан 1-го ранга Геннадий Сучков, который тоже, как мог, покровительствовал «умному лейтенанту» Курышеву, назначил его на месяц командиром БЧ-3 — минно-торпедной боевой части, чтобы тот смог получить четвертую звездочку на погоны.

А потом грянуло ГКЧП! Тут и вовсе началось флотокрушение. Новый главком ВМФ, адмирал Громов приказал закрыть работы по теме «Рица». А новый командующий Северным флотом, адмирал Олег Ерофеев пошел еще дальше — отдал капитан-лейтенанта Курышева под суд за «разбазаривание государственных средств в особо крупных размерах». В советские времена это была «расстрельная» статья. С большим трудом с Курышева сняли обвинение, но предложили уволиться в запас. В 1991 году он ушел с флота в чине капитан-лейтенанта.

Жизнь пришлось начинать заново. Курышев не сразу, но все же нашел он себя в частном бизнесе. Лесковский Левша тоже не дождался признания. Нет в своем отечестве ни пророков, ни изобретателей... Вот только в Англии ружья кирпичом как не чистили, так и не чистят...

— А мои «Рицы» были использованы на сорока боевых службах, — с гордостью сообщил Курышев, принимая из рук официанта очередную кружку пива. И тут наши странные соседи, двое мужчин в штатском, пересели за наш столик.

— Ребята, — сказал тот, кто постарше, — я так понимаю, что вы бывшие подводники? Разрешите представиться — капитан 1-го ранга Александр Дмитриевич Комаров, бывший командир камчатского ракетно-ядерного исполина.

Вот ведь какие люди заглядывают в бар «Кукушка»! Поговорили, конечно же, нашли общих знакомых и на прощание сфотографиро-



вались вместе с автором легендарной «Рицы» Виктором Курышевым. На память и для истории... Она дама строгая и справедливая — всем воздаст по заслугам.

Вместо эпилога

В августе 2005 года председатель морской секции Академии военных наук, адмирал флота Иван Матвеевич Капитанец сделал по поводу «Рицы» такое заявление:

«Следует отметить, что практические результаты, достигнутые В.Е. Курышевым, в области развития отечественных средств гидроакустического обнаружения малошумных подводных лодок, остаются одними из самых выдающихся достижений в истории ВМФ в конце XX столетия...»

Хочется надеяться, что эти слова не станут эпитафией «Рице»...

Вот те, кто верил в изобретение «умного лейтенанта» и всячески ему помогал:

адмирал флота И.М. Капитанец, адмиралы В.К. Коробов, Г.А. Бондаренко, Г.А. Сучков, вице-адмиралы А.И. Шевченко и В.И. Панин, контр-адмиралы В.П. Парамонов, В.П. Ларионов, В.Д. Ямков, В.П. Ткачев, командиры подводных лодок, капитаны 1-го ранга В.В. Гаврилов, Е.П. Сазанский, Ю.А. Могильников, Н.А. Попков.

Часть пятая

ОТ «АПОРТА» ДО «АТРИНЫ»

ОПЕРАЦИЯ «АПОРТ»: РУССКАЯ КАРУСЕЛЬ

Она началась в мае 1985 года. Именно к этому времени пик холодной войны в мире, а значит, и в Мировом океане, достиг наивысшего предела. Американские атомные подводные лодки с межконтинентальными ракетами заняли свои позиционные районы в Северной и Центральной Атлантике. Надо было показать вероятному противнику, что для его подводных ракетодомов в Атлантике безопасных районов нет, а самое главное, выявить эти районы, разведать систему охраны ПЛАРБ — подводных атомоходов с баллистическими ракетами в шахтах. Вот для этой цели и была задумана операция «Апорт».

Хорошо понимая, что успех любой боевой операции в ее внезапности, а гарантия внезапности — скрытность подготовки, Шевченко ограничил круг посвященных лиц и провел ряд мер по дезинформации. Надо было маскировать наши маршруты, и все обстояло так, как будто мы идем к Гибралтару, в Средиземное море. Вот только оказались почему-то в Карибском. А подгадали таким образом, что как раз из Средиземного моря возвращалась с плановой боевой службы атомная подводная лодка. И все выглядело очень убедительно: ей на смену идут новые «единички».

Разрабатывали ее офицеры 1-й флотилии и входившей в нее 33-й дивизии атомных подводных лодок во главе с комдивом — молодым, энергичным и для своих лет весьма опытным подводником — капитаном 1-го ранга Анатолием Ивановичем Шевченко. Вдохновителями этой операции были начальник Управления противолодочной борьбы ВМФ, вице-адмирал Е. Волобуев и первый заместитель главкома адмирал Г. Бондаренко.



Вспоминает бывший главнокомандующий ВМФ, адмирал флота Владимир Чернавин:

— Мы присвоили подводным лодкам позывные буксиров, минно-торпедных барж, то есть при неизбежном радиообмене с берегом наши корабли уходили под маркой совсем других сил.

Даже начальник особого отдела дивизии, профессиональный контрразведчик и тот не заподозрил, что дивизия готовится к крупномасштабной операции. За сутки до выхода кораблей в море Шевченко предложил начальнику особого отдела расписаться под датой своего письменного сообщения о начале операции.

— Где же я вам за один день найду столько уполномоченных? — изумился тот.

Однако нашел, и 29 мая 1985 года дивизия начала развертывание...

Вице-адмирал в отставке Анатолий Шевченко хорошо помнит те горячие деньки:

— Я получил задание буквально в нескольких словах: подготовить дивизию к выполнению крупномасштабной противолодочной операции в конкретном районе Северо-Восточной Атлантики — в районе Ньюфаундлендской банки.

Там, по разведанным, находилось несколько районов боевого патрулирования американских ракетных подводных лодок с баллистическими ракетами. Необходимо было вскрыть подводную обстановку и понять, где, в каких точных районах и какими силами выходят ПЛАРБы на боевое дежурство, понять систему охранения подводных ракетноносцев на позициях. А их охраняли противолодочные подводные лодки — и «Стёржены», и уже «Лос-Анжелесы».

Итак, командующий 1-й флотилии, вице-адмирал Евгений Чернов выдал мне координаты поискового района. Он был неправильной формы, отдаленно напоминавшей яйцо. Срок операции — две недели. «Замысел операции, — сказал напоследок вице-адмирал Чернов, — доложить мне лично послезавтра».

Время ничтожно малое. К тому же никто не освобождал меня от текущих дел на дивизии. Но я должен был грамотно разработать замысел командующего флотилии для того, чтобы его утвердили и в штабе Северного флота, а затем и в Москве — Главном штабе ВМФ. Я прекрасно понимал, что, коль скоро выбор пал на мою дивизию,



это знак особого доверия, и не оправдать его я не мог. Ведь нам была поставлена самая настоящая боевая задача, а не учебная.

Одна голова хорошо, но замысел надо вырабатывать походным штабом. Я прекрасно понимал, как важна скрытность в таком деле, поэтому привлек к разработке только двух человек: капитана 3-го ранга Сергея Толстоброва, офицера из отдела оперативной и боевой подготовки штаба 1-й флотилии, и одного из командиров подводных лодок моей дивизии — самого толкового сообразительного шустрого — капитана 2-го ранга Михаила Васильевича Моцака, командира атомной подводной лодки К-517. Я сказал им: «Придумайте что-нибудь совершенно неожиданное, чего еще никто никогда не применял, никакого шаблона, никакой линейной тактики. Закрутите им такую карусель, чтобы у американцев мозги съехали набекрень!»

Разумеется, я и сам засел за работу. На следующий день пришел в штаб флотилии, где работали Моцак с Толстобровым, и они мне положили на стол замысел, используя в качестве главной идеи брошенное мною ключевое слово «карусель». Так все выстроили, что предугадать, что будет через час, как поведут себя наши лодки, и сколько их будет, и куда повернут, и куда пойдут — было совершенно невозможно.

Моя 33-я дивизия располагала 15 многоцелевыми атомными подводными лодками типа РТМ. Для участия в небывалой операции я отобрал четыре корабля: К-299, К-324, К-488 и К-502, пятый — К-147 — пришел к нам из Гремихи. Эта лодка была оборудована уникальной аппаратурой «Тукан», которая позволяла искать атомоходы по кильватерному радиационного следу. У американцев подобной аппаратуры не было, да и не могло быть в принципе, так как наши лодки обладали надежной бортовой защитой ядерных реакторов, которая не допускала образования радиационного следа.

Итак, 29 мая из Западный Лицы скрытно, одна за другой вышли атомные подводные лодки, погрузились и взяли курс на запад. Походный штаб во главе с капитаном 1-го ранга Шевченко прибыл в Карибское море на борту малого гидрографического судна «Колгуев», а затем в районе Кубы перешли на борт большого



разведывательного корабля «Лира», откуда управляли подводными лодками через космическую связь.

Операция началась 18 июня 1985 года. Два атомохода двинулись друг за другом по часовой стрелке, а два — навстречу им. В эту двойную карусель включились и четыре самолета морской авиации Ту-142М, взлетевшие с кубинского аэродрома Сан-Антонио.

Вице-адмирал Анатолий Шевченко:

— На вторые сутки произошло первое обнаружение американской ПЛАРБ. Те белые пятна, которые не успевали обследовать мои подводные лодки, их успешно накрывала наша дальняя противолодочная авиация с Кубы. На аэродроме Сан-Антонио у нас находилось четыре самолета Ту-142М из состава 35-й дивизии дальней противолодочной авиации. Мы еще до операции в Западной Лице в течение недели очень плотно поработали с летчиками над картой и боевыми документами, ну а вечерами самоотверженно отдыхали. В общем, добились полного взаимопонимания: ребята вылетали по первому моему вызову, не теряя драгоценных минут, и уходили в назначенные районы. Работали на предельном радиусе полета и находились в воздухе максимально возможное время. Вот тут и сказались наши береговые тренировки вместе с походным штабом. Летчики засекали под водой американскую атомную подводную лодку «Портсмут» (типа «Лос-Анжелес»), а потом дважды — иностранную ПЛАРБ.

Конечно, американцы встревожились. Мы это сразу почувствовали, находясь на борту «Лиры». Американцы подняли в воздух много патрульных противолодочных самолетов с авиабаз Брансвик (Бермудский сектор), Лагенс (Азорский сектор) и Гринвуд (Канадский сектор). Они вели поиск наших лодок днем и ночью, совершая по 3—4 самолетовылета в сутки. А мы тоже не дремали. Мы загоняли в свой поисковый «мешок» всех, кто таился в этом районе. И если командир американской подлодки уводил свой корабль на выход из нашего района, то это не значит, что ему повезло. Наша противолодочная авиация выставляла отсекающие барьеры, поля РГБ — радиогидроакустических буев-слушачей — и находила цель...

ГИСУ «Колгуев» (командир — капитан-лейтенант Кузьмин) почти шесть суток вел слежение за ПЛАРБ с помощью МНК-400 (аппаратура



обнаружения радиационного кильватерного следа иностранных ПЛ). Походный штаб управлял противолодочной поисковой операцией с борта БЗРК «Лира». Благодаря отменной вооруженности этого корабля средствами связи, разведки и наблюдения связь с береговым КП и силами, участвующими в операции, была весьма надежной. На «Лире» же велся постоянный анализ действий противолодочной авиации ВМС НАТО. Командовал «Лирой» бывалый моряк, капитан 1-го ранга Фесенко, личность весьма колоритная. Моряки называли его «капитан Немо» — по трем «не»: «нэма, нэ дам, нэ положено».

Насколько нам известно, американцы так и не поняли, что происходит. У них царили паника и переполох. В районе поиска ни одна наша подводная лодка не была обнаружена. Засекли только К-488 и то уже на маршруте свертывания — в Исландском секторе.

Подводные лодки возвращались домой, а малый гидрограф «Колгуев» пошел в море Баффина для изучения ледовой обстановки и оценки айсберговой опасности. Эта работа заняла еще более двух недель.

Адмирал флота Владимир Чернавин:

— Наш «улов» был более весом: К-324 имела три контакта с американскими стратегическими подводными ракетоносцами и противолодочными лодками, суммарное время слежения за ними составило 28 часов. Отличилась К-147 (старший на борту — начальник штаба 3-й дивизии, капитан 1-го ранга В.В. Никитин). Экипаж этого атомохода в течение пяти суток вел слежение за американской ПЛАРБ, идя за ней по кильватерному следу. Затем по приказанию главнокомандующего К-147, подойдя ближе и вступив в гидроакустический контакт, вела слежение в пассивном режиме еще сутки.

Уместно обратить внимание на время слежения (сутки) за американской ПЛАРБ. Заостряю на этом внимание только потому, что некоторые «знатоки-эксперты» до сих пор пытаются доказать, что советские атомные подлодки были и «слепые», и «глухие», а вот американские...

1 июля 1985 года операция «Апорт» была завершена. В результате вскрыты два района патрулирования американских ПЛАРБ типа



«Мэдисон», два района действий многоцелевых атомных подводных лодок США, а также выявлены тактические приемы американской авиации при поиске развернутых в море атомоходов. Все наши корабли благополучно возвратились в базы.

Несколько слов о вице-адмирале Анатолии Шевченко. Помимо блестящего командования операцией «Апорт» в океане на его счету немало других заслуг.

Он единственный в России подводник, совершивший три похода к Северному полюсу, а также в труднодоступные, малоизученные до настоящего времени районы Арктики.

Четыре раз его представляли к званию Героя Советского Союза, а в последний раз — к званию Героя России. Но все представления таинственным образом исчезали в канцелярских недрах... Одна остается надежда — когда-нибудь посмертно наградят. Как Александра Маринеско. Недаром оба и характером схожи, и оба из Одессы.

РЕЙД «ЧЕРНЫХ ПРИНЦЕВ»

Четверть века назад в глубинах Атлантического океана была одержана одна из самых блистательных побед нашего флота в холодной войне. Пять североморских атомных подводных лодок вызвали на себя условный огонь и вполне реальные поиски всего атлантического флота США. Пять атомных подводных лодок вскрыли всю систему американской противолодочной обороны в Атлантике. Пять наших атомных подводных лодок вызвали переполох в Пентагоне и тревожные запросы в конгрессе США... Так был развеян опасный миф о безнаказанности превентивного ядерного удара США по территории СССР.

Вся великолепная пятерка, выполнив свою задачу, благополучно вернулась домой — в Западную Лицу. Особых наград не последовало. Уникальная операция вызвала у советского президента скорее раздражение, нежели восхищение. Михаил Горбачев провозгласил «эпоху нового мышления», и подвиг подводников Северного флота никак в нее не вписывался. О нем постарались забыть как можно быстрее. Благо тому способствовала и завеса



секретности, под которой проходила операция в океане. А потом и вовсе в перестроившихся средствах массовой информации стало дурным тоном говорить о наших победах в холодной войне да и не только холодной... Но участники той беспримерной операции, невзирая на все политкорректные умолчания, прекрасно помнят о том, что произошло весной 1987 года...

* * *

Передавая Военно-морской флот в руки нового главкома, адмирал флота Советского Союза Сергей Горшков не без горечи отметил, что ни в Атлантическом океане, ни на Тихом флоты так и не смогли вскрыть районы патрулирования американских атомных подводных ракетноносцев типа «Огайо», чьи ракеты были нацелены на города Советского Союза. Горшков заявил об этом в ноябре 1985 года, за две недели до своего ухода с поста, на котором он провел тридцать лет. Новый главком — адмирал флота Владимир Чернавин, первый и пока единственный подводник, занявший столь высокую должность, принял это горькое заявление как руководство к действию.

Адмирал флота Владимир Чернавин:

«Мы принимали все возможные меры, чтобы поубавить спеси у тех, у кого ее оказывалось с избытком. Вот и операция, о которой ниже пойдет речь, сработала, не на шутку встревожила Пентагон и вызвала запросы в конгрессе США. Не знаю, как назвали наш маневр американцы, но в наших служебных документах эта операция проходила под кодовым названием “Атрина”»*.

Разрабатывая операцию «Атрина», учли опыт «Апорта». Разумеется, более подходящего командира подводной завесы, чем капитан 1-го ранга А.И. Шевченко, подыскать было трудно. Младшим флагманом, как говорили раньше, или командиром второй группы подводных лодок (в нее вошли две единицы) был

* «Атрина» — слово искусственное, его нет ни в каких словарях. Разработчики не хотели, чтобы даже смысловой оттенок кодового слова мог что-то сказать о задуманной операции. По этому же принципу давались названия и другим ее этапам — «Фермацит», например.



назначен капитан 1-го ранга Равкат Загидуллович Чеботаревский, тоже очень надежный и дельный офицер».

В чем состоял смысл «Атрины»? Дело в том, что американцы привыкли, что наши подводные крейсера выдвигаются в районы боевой службы — Северную Атлантику — по одному и тому же направлению с небольшими отклонениями: либо между Фарерскими и Шетландскими островами, либо в пролив между Исландией и Гренландией. Так вот, за годы наших многих боевых служб противолодочные силы НАТО научились перехватывать советские подводные лодки именно на этом главном маршруте развертывания. Надо было слегка проучить зазнавшегося «вероятного противника» и показать, что при необходимости мы можем стать «неуловимыми мстителями», то есть действовать достаточно скрытно для нанесения ответного удара, «удара возмездия». Иначе говоря, «политике канонерок» мы должны были противопоставить вполне адекватную «политику подводных крейсеров». Это во-первых.

Во-вторых, адмирал флота Владимир Чернавин решил сделать то, что не удалось его маститому и могущественному предшественнику, — вскрыть районы боевого патрулирования в Атлантике американских атомных подводных ракетносцев.

Выбор главнокомандующего ВМФ СССР адмирала флота В. Чернавина неслучайно пал на 33-ю противоваианскую дивизию атомных подводных лодок Северного флота, оснащенную к тому времени наиболее современными кораблями и укомплектованную опытными офицерами-подводниками.

Вспоминает бывший командующий Северным флотом, адмирал флота Иван Капитанец:

«Планом 1986 года предусматривался двухмесячный поход на боевую службу 33-й дивизии в составе пяти атомных подводных лодок проекта 671РТМ. Однако из-за смены командиров и срыва сроков ремонта поход перенесли на март—май 1987 г. Подготовка и отработка дивизии атомных подводных лодок находились под моим личным контролем, и командующий флотилией с командиром дивизии ежемесячно докладывали ход подготовки к боевой службе.

Для розыгрыша плана похода в тактическом кабинете были собраны корабельные боевые расчеты всех атомных подводных лодок и штаб дивизии.



Из подводных лодок 33-й дивизии сформировали две тактические группы:

ТГ № 1 (во главе с командиром дивизии — капитаном 1-го ранга Анатолием Шевченко) в составе трех атомоходов: К-299 (командир — капитан 2-го ранга Михаил Клюев), К-244 (капитан 2-го ранга Владимир Аликос), К-298 (капитан 2-го ранга Николай Попков);

ТГ № 2 в составе двух единиц (во главе с начальником штаба дивизии — капитаном 1-го ранга Рефкатом Чеботаревским): К-255 (капитан 2-го ранга Борис Муратов) и К-298 (капитан 2-го ранга Николай Попков).

На занятии главное внимание обращалось на строгое соблюдение места и графика каждой подводной лодкой в полосе движения. При обнаружении иностранных подводных лодок на переходе требовалось установить за ними слежение с учетом графика движения дивизии. Было рассмотрено скрытное форсирование Исландско-Фарерского рубежа с учетом гидрологии, струйных течений и рельефа дна. Проиграны варианты поиска подводных ракетоносцев в противолодочных операциях и взаимодействие с дальней противолодочной авиацией, самолеты которой действовали с аэродромов Кубы

Цель похода — проведением трех противолодочных поисковых операций вскрыть подводную обстановку у восточного побережья США, в Северо-Восточной Атлантике и Норвежском море в районах боевого патрулирования ПЛАРБ. Поиск осуществить совместно с ГИСУ “Вайгач”, самолетами Ту-142м (с аэродромов Кубы) и большого разведывательного корабля “Закарпатье”.

Адмирал флота Владимир Чернавин: «Итак, пять многоцелевых атомных подводных лодок, пять командиров, пять экипажей должны были быстро и скрытно подготовиться к небывалому совместному плаванью в Западном полушарии планеты. Чтобы оно и в самом деле стало неприятным сюрпризом нашим недругам, чтобы скрыть смысл операции от всех видов натовской разведки (а мы — я имею в виду подводные атомные силы Северного флота — находились в эпицентре внимания всех мыслимых и немыслимых разведывательных средств, начиная от древней, как мир, агентурной сети и кончая спутниками-шпионами), в 33-й дивизии было проведено мощное



легендирование. Даже командиры лодок только в самый последний момент узнали, куда и зачем выходят их корабли».

В начале марта 1987 года из Западной Лицы — базы на Кольском полуострове — вышла первая подводная лодка будущей завесы. Через условленное время от причала оторвалась вторая, затем третья, четвертая, пятая... Операция «Атрина» началась...

Подводные лодки 671-го проекта (американцы относили их к классу «Виктор», по нашему шифру они назывались «щуки») за элегантность обводов и техническое совершенство получили у моряков уважительное прозвище «Черных принцев». Они были созданы для охоты на «убийцу городов» — подводные атомоходы, вооруженные ядерными баллистическими ракетами. «Щуки» или «Черные принцы» создавались как корабли второго поколения атомного подводного флота. Всем они были хороши, кроме гидроакустики, которая не позволяла обнаруживать цели на больших дистанциях. Но на тех «щуках», которые шли в операцию «Атрина», этот изъян в порядке эксперимента компенсировался прибором, разработанным молодым офицером-подводником Виктором Курышевым. Смысл его изобретения был таков: очень слабый сигнал от цели, принятый гидрофонами подводной лодки, но не различимый на экране штатной аппаратуры и не слышимый человеческим ухом, регистрировался компьютером, переводился на цифровой код, очищался от помех, прежде всего шумов своего корабля, и классифицировался по образцам шумов (из базы данных шумовых «портретов» иностранных ПЛА). Таким образом, определялся пеленг на цель, идущую за порогом чувствительности штатных ГАС — гидроакустических станций.

Важно было и то, что подлодки не надо было переоснащать новой гидроакустической аппаратурой, довольно было поставить к бортовым станциям весьма компактную приставку, названную автором БПР-ДВК, а впоследствии — «Рица».

Существенный недостаток курышевского прибора — медленность обработки сигналов. На дальних дистанциях это было не столь важно, а вот ближние цели попадали в мертвую зону и успевали выйти из сектора наблюдения. Но при доработке можно было бы избавиться и от этого изъяна. Главное то, что «Рица» позволяла



обнаруживать подводные лодки на запредельной для советской гидроакустической аппаратуры дистанции.

Обычно атомоходы уходят на боевую службу в одиночку. Реже — парами. А здесь впервые за всю историю отечественного подводного плавания в океан уходила целая дивизия атомных подводных лодок. Вице-адмирал Анатолий Шевченко:

— За «уголок» — как называют североморцы Скандинавский полуостров — дивизия выдвигалась обычным путем. Поэтому вероятный противник, для которого, конечно же, исчезновение из Западной Лицы пяти «единичек» не осталось тайной, поначалу не очень обеспокоился. Идут себе нахоженной, а значит, и хорошо отслеженной тропой — и ладно. Аналитики из Пентагона могли даже предсказать, куда — в какой район Атлантики — идут русские, полагаясь на старые шаблоны. Но в тот раз они здорово ошиблись.

В условленный день, в назначенный час атомные подводные крейсера дружно повернули и исчезли в глубинах Атлантики. Так из походной колонны — довольно растянутой во времени и в пространстве — образовалась завеса, быстро смещающаяся на запад.

Адмирал флота В. Чернавин:

— Вместе с атомными подводными лодками в операции должны были участвовать два надводных корабля с гибкими буксируемыми антеннами типа «Колгуев» и дивизия морской авиации. Причем планировалось, что самолеты будут взлетать не только с аэродромов Кольского полуострова и центра России, но и с аэродромов Кубы.

Весьма обеспокоенные тем, что дивизия атомных подводных крейсеров СССР движется к берегам Америки с неизвестными целями, движется скрытно и бесконтрольно, Пентагон бросил на поиск завесы десятки патрульных самолетов, мощные противолодочные силы.

Контр-адмирал Сергей Куров участвовал в операции «Атрина» в должности старшего помощника командира подводной лодки К-244 и в звании капитана 3-го ранга:

— Порой невозможно было подвсплыть на сеанс связи или поднять шахту РКП — устройства для работы компрессора под водой. Нам ведь периодически приходилось подбивать воздух в баллоны высокого давления. Это была самая настоящая охота с применением всех средств поиска и обнаружения подводных лодок. Работали



радиопеленгаторы и радары, гидролокаторы надводных кораблей пропускали ультразвуковыми лучами глубины Атлантики.

Самолеты базовой патрульной и палубной авиации кружили над океаном круглосуточно, выставя барьеры радиогидроакустических буев, используя во всех режимах бортовую поисковую аппаратуру: магнитометры, тепlopеленгаторы, индикаторы биоследа... Работали гидрофоны системы СОСУС, размещенные на поднятиях океанического ложа, и космические средства разведки. Но проходили сутки, вторые, третьи, а исчезнувшая дивизия атомных подводных лодок не отмечалась ни на каких экранах и дисплеях. В течение восьми суток наши корабли были практически недостижимы для американских противолодочных сил. Мы вошли в Саргассово море — в пресловутый Бермудский треугольник, где год назад погибла атомная ракетная лодка К-219, и, не доходя несколько десятков миль до британской военно-морской базы Гамильтон, где, кстати говоря, с 1940 года базируются и американские корабли и самолеты, круто изменили курс.

Адмирал флота Владимир Чернавин:

— Вскоре начальник разведки ВМФ доложил мне, что из Норфолка вышли на поиск отряда Шевченко шесть атомных подводных лодок. Это не считая тех, которые уже находились на обычном боевом патрулировании в Атлантике. В противодействие нам были брошены три эскадрильи противолодочных самолетов, три корабельные поисково-ударные группы, причем одна из них английская, во главе с крейсером типа «Инвенсибл», три корабля дальней гидроакустической разведки. Американские моряки не совсем верно классифицировали наши подводные лодки, определив их как чисто ракетные, — дивизия действовала в смешанном составе. Президенту США Рейгану доложили: русские подводные ракетоносцы находятся в опасной близости от берегов Америки. Вот почему против советских подводников направили столь крупные поисково-ударные силы. Они преследовали отряд капитана 1-го ранга А. Шевченко почти на всем обратном пути и прекратили работу только в Норвежском море.

Чтобы оторваться от этой армады, прикрыться от ее средств активного поиска, я разрешил применять командирам приборы



гидроакустического противодействия, которыми снабжены подводные лодки на случай реальных боевых действий. Они выстреливали имитаторы шумов атомохода, сбивая преследователей с истинного курса. Использовались и ЛДЦ — ложно-дезинформационные цели, маскирующие маневренные действия подводных крейсеров, а также другие уловки.

Контр-адмирал Георгий Костев — историк современного отечественного флота:

— Борьбу с советскими ракетными подводными крейсерами командование США называло СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ПРОТИВОЛОДОЧНОЙ ВОЙНОЙ. Главными усилиями американского флота в этой необъявленной войне были прежде всего непрерывное слежение за советскими подводными ракетносцами с немедленным их уничтожением в первые же минуты войны. Понятно, каких средств стоило выполнение этой задачи в мирное время и какой щедрой рукой конгресс США выделял финансы для своих военно-морских сил».

Адмирал флота В. Чернавин:

— Все пять атомоходов благополучно вернулись в базу. Думаю, дело здесь не только в везении. Определили успех тщательная подготовка к операции и высокая выучка экипажей. Командиры подводных лодок были награждены орденами Красного Знамени. Получили правительственные награды и другие офицеры и мичманы, отличившиеся в этом напряженнейшем трехмесячном плавании.

Адмирал флота Иван Капитанец:

— Военный совет флота рассмотрел результаты похода дивизии и поставил ее действия в пример всем силам флота. Результаты похода дивизии атомных подводных лодок:

1. Была вскрыта подводная обстановка в районе патрулирования пларб типа «Огайо» у восточного побережья США, в Восточной Атлантике и пларб США, Англии и Франции в Норвежском море, что подтвердило эффективность противолодочной операции.

2. Стало ясно, что сил и средств для тотального контроля в случае массового развертывания атомных подводных лодок Северного флота у США и НАТО явно недостаточно.



3. Эффективность стационарной системы СОСУС, как выяснилось, при гидрофизическом обеспечении может быть значительно снижена».

Адмирал Флота В. Чернавин:

«Успех этой операции много значил и для международного престижа наших ВМФ. Натовские стратеги должны были почувствовать, что с уходом прежнего главкома — адмирала флота Советского Союза Горшкова, столь много сделавшего для флота и для вывода наших кораблей на просторы Мирового океана, — его преемник не только не собирается сдавать обретенные позиции, но и готов продолжить независимую и твердую линию предшественника.

Таким образом, операция “Атрина” становилась в какой-то степени моим главкомовским дебютом, проиграть его нельзя было ни при каких обстоятельствах.

Помимо важных сведений о противолодочных силах и средствах вероятного противника в Атлантике, которые были получены в результате операции “Атрина”, поход имел и большое морально-психологическое значение для наших моряков, глубоко переживших недавнюю гибель стратегического атомохода К-219. От рокового выхода “Комсомольца” нас отделяло тогда два года, и мы с законной гордостью праздновали победу в этой “малой” битве за “Атлантику”, как в шутку нарекли операцию “Атрина” ее участники.

Анализируя ее результаты, я еще раз убедился: для полного контроля над океаном в случае массового выхода атомных подводных лодок сил у американцев недостаточно. Во всяком случае, у Пентагона нет никаких гарантий, что развернутые до начала боевых действий советские атомные ракетоносцы будут обнаружены до нанесения ими ответного удара.

Сами американцы подобных учений не проводили. При наличии военно-морских баз, разбросанных по всему миру, нужды в подобных акциях у них нет. Нас же, что называется, география заставила.

Заявление тогдашнего генерального секретаря ЦК КПСС Ю.В. Андропова о том, что, несмотря на развернутую против нас подводную систему “Трайидент”, у нас есть возможность нанести удар возмездия по территории США, было подтверждено в том числе и результатами закончившейся операции. Юрия Владимировича уже не было в живых, когда вручали ордена подводникам, вручал



М.С. Горбачев, в голове которого уже тогда, надо полагать, роились тезисы новой “оборонной доктрины”. Но кто из стоявших на палубах подводных кораблей мог подумать в ту торжественную минуту, что все нечеловеческие усилия по поддержанию стратегического паритета с западным миром будут сведены к нулю усилиями сначала рьяных перестройщиков, а потом и просто предателей нашего народа?»

* * *

Операцию «Атрина» контр-адмирал Георгий Костев назвал «лебединой песней советского ВМФ». Но то была, скорее, орлиная песнь. До развала Союза и флотокрушения оставались еще четыре года, которые принесли новые победы в холодной войне и, увы, новые трагедии. Во всяком случае наш военно-морской флот все тяготы холодной войны выдержал с честью. Не выдержал он только той войны, которое объявило ему собственное правительство после августа 1991 года.

«МЫ АТАКОВАЛИ “АМЕРИКУ” СКРЫТНО...»

Эта атомарина могла стать «Летучим голландцем» Арктики. О ее судьбе моряки толковали бы до сих пор на своих пирушках, рассуждая о превратностях подводничьей жизни, а к длинному мартирологу холодной войны прибавилась бы еще одна сотня русских, украинских, грузинских, белорусских фамилий, если бы... Если бы торпедная атомная подводная лодка, именуемая официально «подводный крейсер» — К-524, а по классификации НАТО «атакующая лодка типа “Виктор-3”», наскочила бы на айсберг или застряла бы в той немыслимой для подводного корабля узкости между льдом и грунтом, куда ее повел капитан 1-го ранга В. Протопопов. Но К-524 не наткнулась, не застряла, не провалилась за предельную глубину, не загорелась — благополучно вернулась из того сверххристового похода и потому была обречена на серую безвестность, на гриф «совершенно секретно», а люди — на подписку о неразглашении, несмотря на то что командир был награжден Золотой Звездой Героя, а офицеры — боевыми орденами. Указ о



наградах был тоже закрытым. Но лучше безмолвие в прессе и жизнь, чем громкая посмертная молва...

Впрочем, пресса не молчала. Она пыталась рассказать о них хотя бы эзоповым языком.

В 1986 году с командировкой от военного отдела «Правды» я прилетел в столицу атомного флота на Севере — Западную Лицу, чтобы написать о командире К-524, капитане 1-го ранга Владимире Протопопове. Это было самое нелепое задание в моей репортерской жизни: рассказать о герое, не раскрывая сути его подвига. Все свелось к общим фразам о подледном плавании, как будто атомные подводные крейсера ходили в высокие широты только для того, чтобы искать там полыньи или проламывать рубками льды. Очерк о Протопопове и его экипаже так и назывался — «Льды вздымающие».

Но шло время. И однажды все тайное стало явным даже раньше сроков, положенных режимом секретности. Заговорили вся и все... Заговорили и моряки. Рассказал и мой давний герой — куда и зачем ходили весной 1986 года...

...Шла война в Афганистане — горячая, очень горячая война, и шла война в океане — холодная, очень холодная война. Война на устрашение, война на сдерживание, война за паритет, за равновесие по ту и эту стороны противостоящих ядерных армий.

Так сложилось исторически, что Российский, а потом Советский, а теперь снова Российский флот получил самые невыгодные географические условия базирования. Выходы из Черного и Балтийского морей как находились, так и находятся под контролем натовских ВМС. Доступ в Тихий океан перекрыт цепями островов — Курильских, Японских, проливы между ними в случае военных действий легко и быстро минируются. Лишь с Камчатки океан открывается сразу, но как удалена Камчатская ВМБ от основных морских театров!

Северный флот. В зону его контроля входили и входят два океана: Ледовитый и Атлантический вместе со Средиземным морем. Но попробуй выйди на океанский простор незаметно, когда путь всем советским кораблям перекрывался глубоко



эшелонированными противолодочными барьерами, начиная от рубежа мыс Нордкап — остров Медвежий и кончая Фареро-Шетландским и Шетландско-Исландским рубежами. Десятки патрульных противолодочных самолетов, стартовав с аэродромов Норвегии, Англии, Исландии, кружили над водами Баренцева, Норвежского и Гренландских морей, выискивая советские субмарины, пробиравшиеся подводными желобами и каньонами в Атлантику, откуда грозить они могли вовсе не шведу...

Битва за скрытый выход в Атлантику длилась многие годы. Не перечсть все моряцкие уловки и военные хитрости, на которые пускались наши командиры.

Но вот настало время, когда командующий Северным флотом, адмирал В. Чернавин поручил капитану 1-го ранга Владимиру Протопопову проложить совершенно новый — в обход всех противолодочных рубежей — путь в Северную Атлантику: вокруг Гренландии, через лабиринты вмерзших во льды полярных архипелагов. Выбор комфлота пал на атомную подводную лодку К-524 не случайно. Ее экипаж был сплаван и обучен лучше других. Старшим на борту назначили контр-адмирала Анатолия Шевченко. Молодой, энергичный, дерзкий, он прекрасно дополнял осмотрительного и неторопливого Протопопова.

Адмирал флота Владимир Чернавин:

— Я не раз и сам ходил со своим кораблем под лед. Но, кажется, никогда так не переживал и не волновался, когда в 1986 году провозжал атомоход К-524 под командованием капитана 1-го ранга Владимира Протопопова. Нет, я вполне доверял этому бывалому командиру. Однако ему предстояло совершить самый длительный и самый сложный поход под ледяным куполом планеты. Я чуть было не сказал «полет», потому что плавание подо льдом напоминает полет самолета над морем, где, как известно, запасных аэродромов нет. Так и подводная лодка всплыть может, только если найдется для того свой «аквадром» — полынья.

Вице-адмирал Анатолий Шевченко:

— Нам была поставлена задача найти неконтролируемый выход в Северную Атлантику, и мы нашли героическую дырку, которую ни-



кто не ходил. Но прежде чем сунуться в нее, я сходил в Лабрадорское море на гидрографическом судне «Колгуев» посмотреть условия выхода из-под льда. Глянул на экран радара — мать моя бабушка! — все в засветках: айсбергов, как пшена на лопате! А у «Колгуева» борт в три миллиметра стали, и оба локатора скисли по закону подлости... Конечно же, «Колгуев» сразу же привлек к себе внимание. Прилетел канадский патрульный самолет «Аврора». Мы сделали вид, что работаем с подводной лодкой: выбросили на тросе спортивную гирю за борт и стали швырять в воду сигнальные гранаты. «Аврора» тут же начала сбрасывать радиобуи-слухачи. Разрядили самолет полностью. А мы насобирали буев и ушли, взяв полную гидрометеобстановку в районе. Честно скажу, не обрадовала она нас...

Лед и корабль... Их столкновение — всегда поединок, порой с трагическим исходом. Ушел на четырехкилометровую глубину «Титаник», распоров днище о ледяной клык айсберга. После героического единоборства погрузился в пучину «Челюскин», раздавленный льдами... Это только самые знаменитые жертвы ледовых баталий. А сколько безвестных?

Среди отважного племени мореходов здесь, в Арктике, сложилась порода особого склада — ледовые капитаны. Это те, кто со времен «Ермака», «Вайгача» и «Таймыра» водили свои суда сквозь ледяные поля, не столько плывя, сколько раздвигая и круша застывшую воду. Почетную когорту северопроходцев пополнили «подледные командиры». Они уходили под воду, а затем еще и под лед. Это значило, что степень привычного риска удваивалась вместе с мерой ответственности. И разве не скажешь о них, подводниках Арктики, что все они дважды моряки, вдвое мужественные, вдвое отважные?!

Арктическое плавание опасно само по себе. Плавание с ядерным оружием на борту в глубинах океана утраивает риск. С уходом под лед экипажи атомарин испытывают свой рок четырежды: ведь в аварийной ситуации враз не всплывешь, надо искать полынью или пробивать мощный панцирь специальными противоледными торпедами.

Капитан 1-го ранга Владимир Протопопов:

— Мы выходили в обстановке полной секретности: куда и зачем — узнали только в море, вскрыв спецпакет.



Впервые в мире прошли проливы Земли Франца-Иосифа под водой и подо льдом. Потом взяли курс на Гренландию. Обошли подо льдом передовую зону противолодочных сил НАТО и двинулись в узкий и неглубокий проливчик, перекрытый мощным паковым льдом. Точных промеров карта не сообщала — здесь никто никогда не ходил. Шли, как говорят штурмана в таких случаях, по газете, а не по карте. Просвет между грунтом и нижней кромкой льда все время сужался.. Иногда казалось, что лодка влезет в эти тиски, как клин, и мы не сможем даже развернуться.

Пути назад у К-524 не было: только вперед, что бы там ни ожидало.

Но даже когда они «пролезли на брюхе» в щель между ледниками Гренландии и островом Элсмир, даже когда прошли в проливе подо льдом 300 миль, даже когда над рубкой заходили волны моря Баффина, и тогда легче не стало: одна смертельная опасность сменилась другой — айсберги!

Глыбы сползшего с гренландских глетчеров льда имели осадку в полкилометра. Не поднырнешь.

Капитан 1-го ранга Владимир Протопопов:

— Безопасных глубин для нас в море Баффина из-за айсбергов не было. Мы определяли их, работая гидролокаторами в режиме миноискания. И расходились с ними под водой по докладам акустиков. Помните, как в фильме «Тайна двух океанов»?

Я помнил этот фильм с детства. Но подводному кораблю, придуманному писателем-фантастом еще в тридцатые годы, было легче — он мог прожигать льды тепловым лучом. Атомарина Протопопова прощупывала себе путь только ультразвуковыми посылаками.

— ..Несколько раз мы все же всплывали, — вспоминает Протопопов. — Я увидел, как айсберги парят. Над ними стоят облачка конденсата. Это очень красиво. Но этим зрелищем лучше любоваться с берега...

Командующий Северным флотом, адмирал флота И.М. Капитанец:

— Донесение подводной лодки К-524 о том, что она благополучно завершила развертывание в Атлантику, было получено в срок и встречено с большой радостью на КП флота и флотилии атомных подводных лодок. Атомная подводная лодка К-524 находилась на



боевой службе подо льдами Арктики около 27 суток, форсировала пролив Нерса.

Владимир Протопопов:

— В конце концов мы вошли в Атлантику, и наградой нам была весьма престижная цель — мимо нас проследовал в базу ударный атомный авианосец «Америка». Мы атаковали его скрытно; разумеется, условно. Незамеченными же вернулись и домой.

Адмирал флота Иван Капитанец:

— В конце августа 1985 года атомная подводная лодка К-524 совершила первое в мире подледное плавание между о. Элсмир и о. Гренландия (через проливы Нерса, Смита и далее море Баффина и Девисов пролив). Это было важное событие в истории отечественного подводного флота. Военный совет флота представил командира дивизии, капитана 1-го ранга А. Шевченко и командира подводной лодки В. Протопопова к званию Героя Советского Союза, а членов экипажа — к правительственным наградам. Но Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 февраля 1986 года звание Героя присвоено только капитану 1-го ранга В. Протопопову, А. Шевченко было присвоено воинское звание контр-адмирала.

* * *

Капитан 1-го ранга запаса Владимир Протопопов — человек негромкий и скромный до застенчивости. Современный вариант толстовского капитана Тушина из «Войны и мира». И в давках московского метро бывшего подледного аса толкают и пихают точно так же, как и всех прочих смертных. Даром, что Герой расколотого, как айсберг, Советского Союза.

Часть шестая

СОВСЕКРЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

КАК РОЖДАЛСЯ «ГОЛУБОЙ КИТ»

Атомный подводный истребитель

Об атомной подводной лодке 705-го проекта («Альфа») говорили, что она возникла, намного опередив свое время. В самом деле, это была единственная в мире атомная лодка, которую можно отнести к классу «малюток». Главная ее особенность состояла в том, что ее реактор работал с установкой жидкометаллического теплоносителя (ЖМТ). В этом было ее преимущество перед водородными теплоносителями (мгновенный почти ввод в режим движения), и в этом же — в непрерывном подогреве сплава, подерживающем его в жидком состоянии, был главный ее минус. До сих пор идут споры о балансе достоинств и недостатков «Альфы», которая предназначалась в первую очередь для уничтожения подводных лодок противника при выходе их из баз, а также в районах их развертывания. Разумеется, эти подводные истребители могли с успехом действовать и против надводных кораблей на всех широтах и долготах Мирового океана, включая и Арктику.

Впервые в мире подводная лодка оснащалась всплывающей рубкой, куда мог вместиться весь ее немногочисленный экипаж: 32 человека. Это был чисто офицерский экипаж, и только обязанности кока выполнял мичман. Благодаря высокой степени автоматизации (корабли 705-го проекта так и называли «лодки-автоматы») предполагалось довести численность команды до экипажа стратегического бомбардировщика — 16 человек. Но этим планам не суждено было стать. В последующих модификациях численность экипажа на «Альфах» довели до 25 офицеров плюс 4 мичмана.



Атомные «малютки» могли погружаться на глубину до 400 метров и развивать под водой скорость, близкую к мировому рекорду, — 41 узел (свыше 70 километров в час).

Один из командиров «Альфа» (впоследствии контр-адмирал) А. Богатырев вспоминал:

— Лодка могла развернуться практически на «пяточке». А это особенно важно при взаимном слежении своих и чужих подлодок. «Альфа» не позволяла неприятельской лодке зайти себе в корму, то есть в зону гидроакустической тени, откуда обычно наносится удар без промаха. Высокая скорость и невероятная маневренность позволяли «Альфам» уклоняться от выпущенных вражеских торпед и тут же переходить в контратаку. Ведь уже через 42 секунды «малютка» могла развернуться на 180 градусов и двигаться в обратном направлении.

В начале 80-х годов одна из «Альфа», действовавших в Северной Атлантике, в течение 22 часов следила за атомоходом вероятного противника. Все попытки американского командира сбросить со своего «хвоста» насеившую «малютку» ни к чему не привели. «Альфа» прекратила преследование только по приказу из Центра.

Первым командиром атомной подводной лодки 705-го проекта был капитан 1-го ранга (впоследствии контр-адмирал) Александр Пушкин. Он оставил записки о том, как испытывали головную «Альфу» — К-64:

«Не случайно наш первый выход на испытания был отмечен радиостанцией “Би-би-си”. Радио объявило о начале испытания в Советском Союзе уникальной подводной лодки “Голубой кит” — под таким кодом она проходила в справочниках Джейна. В ходе испытаний радиостанция несколько раз отмечала, что пока испытания идут успешно.

Не случайно эта лодка заинтересовала военно-морских специалистов Запада. Против такого корабля все существующее оружие, кроме ядерного, было бесполезным. Благодаря своей маневренности и скорости она могла уклониться от любой вражеской торпеды.

Жаль, что только ныне нам стало известно, какой переполох наделала наша подводная лодка 25 лет назад. К этому времени экипаж состоял из 23 человек. Костяком команды была группа офицеров в составе: В.И. Ткачева, В.Д. Жизневского, Е.А. Тихонова, Л.В. Егоренко, И.Д. Марьяскина, В.Е. Клоцева. Традиции у нас закладывались, когда сколачивался экипаж. Каждый должен был не только знать и уметь,



но и в условиях аварийных ситуаций действовать грамотно и решительно. Большую помощь в процессе строительства и испытаний ПЛ нам оказал второй экипаж (командир — капитан 1-го ранга В.В. Старков) и технический экипаж (командир — капитан 1-го ранга К.А. Сибиряков, офицеры командования экипажа — капитаны 2-го ранга А.Н. Ковалев и В.А. Карпов).

Итак, в 1970 году работы на Ново-Адмиралтейском заводе над головной лодкой 3-го поколения были закончены. Произвели физический пуск реактора, и начались швартовные испытания. Затем К-64 была погружена в док и переведена по Беломорско-Балтийскому каналу на Север. Здесь, в Беломорске, я впервые вывел ее из дока и дал ход под электромоторами. На Беломорском рейде был осуществлен подъем мощности и затем был дан ход под турбиной. Осенью 1970 года лодка самостоятельно пришла в Северодвинск. Однако начать испытания в том году не удалось из-за неполадок в паропроизводительной установке.

Зато на следующий год все было готово к испытаниям. К выполнению задач были приобщены все научные руководители проекта во главе с академиком А.П. Александровым. Всю группу академиков и ученых разместили на плавбазе «Аксай». Из конструкторов была создана группа наблюдения за строительством корабля. Это давало возможность своевременно реагировать на замечания строителей и вносить конструкторские поправки.

Члены сдаточной команды, которая формируется из экипажа корабля и представителей завода, всегда становятся испытателями, и как всяким испытателям им, конечно же, приходится рисковать. Ведь порой возникают весьма сложные, непредвиденные ситуации, требующие не только тактической и технической эрудиции, но и смелости, мгновенной реакции, умения в считанные секунды принимать правильные решения.

Испытания лодки проводились на Белом море ненастной осенью. Перед моими глазами карточка, составленная штурманом Климовским: «Ходовых дней — 29, миль всего — 3481,9, в надводном положении — 1968,2, в подводном — 1513,7. Часы — надводные 349,3, подводные — 208,3. Число погружений — 21».



Сложность испытаний заключалась и в том, что сдаточная команда была определена директором завода в 900 человек, а на К-64 с учетом коридоров 2-го этажа центрального поста (единственного обитаемого отсека) можно было вместить только 60. Приходилось постоянно пользоваться буксиром, который забирал с плавбазы одних и отправлял с ПЛ других. Причем для высадки и посадки команд приходилось заходить в бухты, так как осеннее море было очень беспокойным.

На первое пробное погружение прибыл главный конструктор Михаил Георгиевич Русанов. В этот период его почему-то заменили Роминым. Так было выгоднее начальникам. Русанов старался быть на корабле незаметным, хотя от его внимательного взгляда ничто не ускользало.

Первое впечатление, которое я получил при даче хода, незабываемо. Лодка вздрогнула, двинулась и ...тишина. Тишина эта после обычного предотходного гвалта, шума, команд поражала своей внезапностью и торжественностью!

Длинным северодвинским фарватером лодка прошла под турбиной. Без замечаний! С выходом на чистую воду мы сделали несколько циркуляций, замерив их радиус, и подошли к району, где лодка должна была пройти вывеску. И наконец после всех приготовлений я впервые даю команду:

— По местам стоять к погружению!

Это погружение должно осуществляться без хода. После приема балласта в носовые и кормовые цистерны наконец даю команду:

— Открыть клапана вентиляции средней!

Со свистом вырывается воздух из цистерн, уступая место воде. Лодка погружается, но верх рубки остается торчать на поверхности. Начинаем принимать воду порциями в уравнительную цистерну, затем во все дифферентовочные, но строптивую лодку даже на ходу загнать под воду не удастся. Пришлось возвратиться в базу и принять твердый балласт из чугунных чушек, разместив их в местах, указанных конструкторами.

Зато во время следующего выхода в море мы без труда ушли под воду, осуществили вывеску, впервые дали ход и проверили управляемость лодки на ходу под электромоторами и под турбиной.



Лодка вела себя очень послушно, маневренность, что было сразу замечено всеми, — потрясающая! Затем, всплыв и идя вдоль низких берегов северодвинского побережья, мы начали определять свои маневренные элементы на мерной миле.

Из одного полигона мы переходили в другой, выполняя отдельные пункты программы и периодически заменяя часть людей, которые приходили к нам на испытания новой техники. Экипаж выполнял пункты программы, в основном, по боевой тревоге. На борту постоянно находился председатель комиссии, адмирал Г.М. Егоров. Вел он себя деликатно, в управление кораблем не вмешивался. Это давало возможность даже при нахождении большого начальника на борту чувствовать себя полноценным командиром. Мне только приходилось с ним согласовывать пункты программы испытаний. Экипаж с каждым днем становился все более сплоченным, отработанным. Жизнь входила в привычный ритм.

Все управление лодкой 705-го проекта сосредоточено в центральном посту, что было удобно. Весь экипаж был перед глазами, и я всегда мог уловить даже тень растерянности у кого-либо из специалистов. Офицеру, обслуживающему новое оружие и технику, мало знать, где что находится на пульте и как делать различные переключения. Ему необходимо совершенно четко и ясно представлять, каким и механизмами он управляет. Но и этого мало. Хороший специалист должен знать основы высшей математики и физики, понимать процессы, протекающие в электронных приборах и ядерном реакторе, уметь предугадывать капризы техники.

Белое море в это время года ничем не радовало. От близости Ледовитого океана лицо сводило режущим холодом. Дни становились все короче. Море все чаще становилось морем грохочущей тьмы. Но испытания продолжались. Подводная лодка носилась из одного полигона в другой, один вид испытания сменялся другим.

На одном из этапов проверки лодки на ходу в подводном положении прибыл на борт академик Вадим Александрович Трапезников. Он был радушно встречен. Наш кок, мичман Миронов, которому по штату нужно было кормить 23 человека, готовил ежедневно на 45—50 человек. Он не отходил от плиты, поскольку питание было организовано в 2—3 смены. И все-таки он умудрился испечь ради такого случая торт.



Вадим Александрович по достоинству оценил прием, а главное — новизну подводного корабля, его глаза с восхищением скользили по мнемосхемам пультов, где фиксировалась работа систем и механизмов ПЛ. Не скрою, мне было приятно услышать от академика лестные отзывы о высоком профессионализме моего экипажа. Ведь мы были первыми.

Перед всплытием я приказал собраться всей команде в кают-компанию. Здесь мы вручили Вадиму Александровичу скромный подарок — «разовую», репсовую синюю униформу подводника, пилотку и тельняшку. Трапезников был растроган и в память о пребывании на лодке сделал запись в книге почетных гостей. Дважды выходил с нами в море заместитель министра судостроительной промышленности СССР И.С. Белоусов.

Освоение новой подводной лодки, разумеется, не было парадом побед. Еще в ночь до первого выхода в море поршень устройства ДУК (система удаления мусора под водой) из-за неисправности в системе стопоров вылез в отсек, что грозило затоплением лодки. Пришлось по аварийной тревоге ставить отсек под давление и возвращать поршень на свое место.

При первом погружении на глубину 40 метров в резиновый кабель радиопеленгатора просочилась вода и по мере нашего погружения кабель раздувался в резиновый шар, потом он лопнул на глубине, обдав нас ледяной водой Белого моря. Заводские мастера быстро зажали сальники, по которым просачивалась вода, и мы продолжили испытания.

Пожалуй, самым неприятным событием был выход из строя кондиционера в 3-м отсеке, обеспечивающего поддержание нормального температурного режима технических средств 1-3-го отсеков. Были приняты меры по доставке из Северодвинска вентилятора. Однако при перегрузке на катер вентилятор из-за штормовой погоды выпал за борт. Пребывание в море без кондиционера стало небезопасным: выход из строя вытяжного вентилятора привел бы к необходимости расколаживания реакторной установки. Посоветовавшись с командиром БЧ-5, я принял решение прервать испытания, о чем доложил председателю комиссии. Несмотря на настойчивые требования представителей промышленности продол-



жать испытания, мое предложение было поддержано адмиралом Г.М. Егоровым и мы в надводном положении вернулись в базу.

В базе пришлось задержаться надолго. За время плавания накопился довольно большой перечень неисправностей, которые нужно было устранить до выхода в море. Кое-кто из офицеров даже успел съездить в краткосрочный отпуск, повидать жену и детей.

Свеча Николе Морскому

Много лет спустя — в декабре 1995 года, когда в Санкт-Петербурге в очередной раз собрался наш экипаж, бывший командир электротехнического дивизиона Тихонов признался мне, как они втроем с капитан-лейтенантами Жизневским и Марьяскиным пришли перед глубоководным погружением в церковь (в Коле) и купили самую большую свечу. Они поставили ее Николаю Чудотворцу, покровителю моряков, попросив у него благополучия в глубоководном погружении...

Глубоководное погружение — наиболее ответственная и опасная часть испытаний. Лодка погружается на свою рабочую глубину, которую для нас установили в 320 метров. На Белом море есть только одно такое место — впадина в Кандалакшской губе. Но нам нужно было не только погрузиться, но и выполнить стрельбы из торпедных аппаратов и проверить корабль на разных режимах хода.

Поэтому днем и ночью шло устранение замечаний, лодка готовилась к решающему выходу к морю. Тем временем усложнилась ледовая обстановка в бухте и на море. Суровые 20-градусные морозы сковали все льдом. По выходному фарватеру сновали буксиры, не давая схватиться льду. На выгрузку к нам спешил из Мурманска ледокол «Добрыня Никитич».

Пришел в Северодвинск для обеспечения наших испытаний новейший спасатель подводных лодок «Карпаты». Его командиром оказался мой однокашник по училищу, капитан 2-го ранга В. Драгунов. Наши шутники сразу же перефразировали популярную песенку: «А где же наша лодочка “Карпаты”?»»

21 декабря 1971 года мы снялись со швартовых и с помощью буксиров двинулись в ледяном крошewe фарватера на выход в море.



Небо было ясным. Мороз около 20 градусов. Над полыньями курился парок. Мы выходили из Северодвинска, чтобы больше сюда не возвращаться, а следовать после глубоководного погружения на выход из Белого моря к берегам Кольского полуострова.

Фарватер закончился, но и открытое море встретило нас битьем льдом. Мы медленно ползли среди льдин, толщина которых достигала 10 сантиметров. К вечеру подошли к точке погружения. Надежды примчаться в новую базу со скоростью курьерского поезда не оправдались.

Когда я задраил верхний рубочный люк и спустился в центральный пост, обстановка внутри корабля показалась сущим блаженством. Офицеры сидели за своими пультами в синей репсовой униформе, в сандалиях, а я стоял перед ними в обледевшей меховой одежде.

Сбросив альпаковую куртку, даю команду на погружение. Через час мы уже мчались в подводном положении на скорости около 30 узлов к глубоководной впадине. Все свободные объемы корабля были забиты вещами, продуктами, запасными частями.

Погружение на глубину мы планировали начать с рассветом. Утром всплыли. Рабочие завода установили на корме лодки вьюшку с тросиком, к которому прикрепили буй. Подошел спасатель «Карпаты» и сторожевик-конвоир. Море было пустынным, но чистым ото льда.

В 10 утра, получив квитанцию с берега на переданное радио, я начал погружение. Связь мы поддерживали по системе звукоподводной связи со сторожевым кораблем, который следовал за нами на правом траверзе.

До глубины 150 метров дошли почти без замечаний. Но на двухстах метрах забортное давление выдавило резиновую прокладку у одного из клапанов. Вода под давлением 20 атмосфер, превращаясь в водяную пыль, ударила в центральный пост с диким свистом. Я не слышал своего голоса и объявил аварийную тревогу, скорее жестами, чем словами. Старпом меня понял — всплываем! Я толкнул оператора-рулевого — всплывай! И тут же дал команду продуть главный балласт.



Воздух высокого давления со свистом ворвался в ЦГБ. Я увеличил ход. Лодка слушалась горизонтальных рулей хорошо, дифферент стал отходить на корму. Поступающий воздух в цистерны при всплытии лодки расширялся. Всплытие ускорялось. В результате мы пробкой выскочили на поверхность. Крен при всплытии достиг 30 градусов на правый борт. Затем лодка закачалась и постепенно пришла на ровный киль при значительном крене на правый борт. В течение трех часов мы пополняли воздух высокого давления, тем временем заводские специалисты заменили прокладку. Протерли спиртом забрызганные соленой водой панели пультов, убедились в их нормальной изоляции и снова пошли в глубину.

Погружение на 300 метров прошло благополучно. Правда, несколько раз пришлось подвсплывать на 40 метров, чтобы подтянуть сальники. Осмотревшись в отсеке на глубине 320 метров, мы развили полную скорость хода. Правда, нам было разрешено давать не более 38 узлов.

На скорости 33—35 узлов прошли зону сильной вибрации. Корпус сотрясаясь в режиме пневматического молотка. Я уже начал подумывать: может быть, мы открыли своего рода подводный флаттер? Известно, что в авиации это явление заканчивается разрушением самолета. А что будет у нас? Но на скорости 35,5 узла вибрация вдруг исчезла, и лодка со скоростью почти 70 километров в час помчалась по глубоководному желобу Белого моря. В таком режиме мы шли шесть часов. Ученые, представители сдаточной команды, замеряли различные параметры. Экипаж нес вахту по боевой готовности № 1. Под килем было всего 20 метров. Одно неверное движение оператора, и через пару секунд мы бы врезались в грунт. К счастью, все обошлось благополучно. Выполнив программу испытаний, мы всплыли и дали радио. Мы поблагодарили всех, кто обеспечивал наше погружение, высадили на «Аксай» членов сдаточной команды (на переход были оставлены пять человек) и двинулись в Баренцево море. Скоро за горизонтом скрылись спасатель и сторожевой корабль. К-64 полным ходом следовала в точку назначенной встречи. Здесь нас уже поджидал ледокол «Добрыня Никитич».

Пришли мы в точку randevu утром. Море было покрыто крупнобитым льдом, и нам пришлось перейти на ход под электро-



моторами, так легче маневрировать. Когда на горизонте показался ледокол, мы обменялись с ним позывными. С «Добрыни» на борт лодки перешел наш новый командир дивизии, к которой был приписан корабль. Это был контр-адмирал Ф.С. Воловик.

На лодке Федор Степанович сразу стал своим. Он внимательно знакомился с небывалой в его дивизии да и на всем флоте атомариной.

Тем временем мы прошли за кормой ледокола большую перемычку льда в горле Белого моря и на чистой воде, дав ход турбиной, понеслись к новой базе — Западной Лице. Баренцево море встретило нас неприветливо. Нос лодки все чаще стал уходить под воду, а брызги от волн долетали до мостика и окатывали стоявших там офицеров. Я приказал всем вахтенным прикрепиться штормовыми поясами к ограждению рубки. Вскоре волна и ветер усилились. Волны перекатывались через мостик и обрушивались сквозь люк в центральный пост. Пришлось задраить верхний рубочный люк и в таком положении медленно двигаться к точке погружения.

Вскоре шестиметровые волны били по рубке. Стихию не зря называют слепой, она наносит удары наугад. «Волна-убийца» (так определил ее стоявший на мостике помощник командира Л.В. Егоренко), возникнув от сложения нескольких волн, нанесла мощный удар по ограждению рубки и вырвала титановую дверь.

Через три часа поступил наконец долгожданный доклад штурмана: «До точки погружения осталось 15 минут!» Получив квитанцию на переданное радио, мы с трудом оторвались от бушующей поверхности и скрылись под водой. На глубине 60 метров еще ощущалась качка. Лодка плавно двигалась вперед, то и дело сильно кренясь. Мы увеличили ход до 25 узлов. Стало лучше... На следующий день мы подходили к Мотовскому заливу. При всплытии под перископ обнаружили сильный штормовой ветер, срывающий пену с барашков высоких волн. По всему горизонту были видны рыболовецкие суда. Недалеко от нас три сейнера, глубоко зарываясь носом, спешили укрыться за высоким берегом Кильдина.

Оператор на БИУС «Аккорд» быстро определял элементы движения целей, радиолокатор давал точные дистанции до них, выдавал рекомендации по расхождению. На лодках предыдущего поколения все это делалось вручную, с помощью планшетов.



Продули балласт, перешли в надводное положение. Лодку, как щепку, качало и швыряло, килевая и бортовая качка делала свое гадкое дело. Где-то зазвенел упавший на палубу стакан, где-то тяжело бился небрежно закрепленный аварийный брус. Мостик по-прежнему заливало водой. Ледяная вода попадала за шиворот моей меховой куртки, а затем по спине стекала ледяными струйками до сапог, в которых и без того уже хлюпало. И все же К-64 медленно входила в знакомый мне Мотовский залив.

Почти десять лет прошло, как я увел отсюда К-33 (пр. 658), которой откомандовал два года. И вот наступил час возвращения. Слева и справа по курсу вырисовывались заснеженные сопки, было холодно и неуютно.

Ближе к заливу качка уменьшилась: мы входили в полосу затишья, которую создавал полуостров Рыбачий. Я позволил себе спуститься вниз и быстро переодеться в сухое. Через пять минут снова был на мостике.

Вход в базу был знаком до мелочей. Привычно обмениваемся опознавательными и позывными с постом на острове Кувшин. И вот наконец дирижаблеобразный нос лодки уже рассекает подернутую рябью гладь родной бухты. Последний разворот к пирсу. На его корне поблескивает медью духовой оркестр. Гремит марш, под звуки которого лодка медленно подходит к причалу. Рапорт, объятия, добрые слова. Знакомые лица повсюду. Контр-адмирал В.С. Шаповалов (мой бывший командир дивизии) уже командует в Западной Лице первой флотилией.

В 17 часов в кают-компанию плавбазы «Магомед Гаджиев» состоялось подписание акта о передаче лодки 705-го проекта К-64 в опытную эксплуатацию. Акт подписали заместитель главкома адмирал Г.М. Егоров, заместитель министра судостроительной промышленности И.С. Белоусов и я.

Все это произошло 31 декабря 1971 года. Разумеется, вестовые принесли в кают-компанию бокалы шампанского. Затем начальство село в машины и укатило в аэропорт, чтобы лететь в Москву и успеть к новогодним столам. Мы же остались в Западной Лице. Семьи наши были далеко. Нас ждали повседневные заботы и... большие дела!



К-162 — «ПОДВОДНЫЙ САМОЛЕТ»

Так прозвали моряки эту сверхскоростную атомную подводную лодку. Она и в самом деле чем-то похожа на фюзеляж воздушного лайнера — обтекаемая, с хорошо развитыми стабилизаторами, серебристая... Разве что сделана не из дюрала, а титана. А вот подводная скорость у К-162* и в самом деле авиационная.

* * *

Контр-адмирал в отставке Николай Григорьевич Мормуль — один из тех моряков-инженеров, которые стояли у истоков отечественного атомного флота. Крупнейший практик в области корабельной ядерной энергетики, Мормуль принимал самое деятельное участие в испытании новейших подводных лодок, в том числе и головного ракетного подводного крейсера стратегического назначения, как член правительственной комиссии. Бывший главный корабельный инженер Северного флота, затем начальник Технического управления КСФ Николай Мормуль сегодня выпустил ряд интереснейших книг по истории нашего атомного флота. Я не раз встречался с Николаем Григорьевичем и в Мурманске, и в Москве, и в Санкт-Петербурге, где он теперь живет. И, конечно же, речь не раз заходила об испытании самой скоростной в мире подводной лодки.

— К сожалению, от наших соотечественников скрывали не только подводные катастрофы, но и наши бесспорные победы в недрах океана. Ведь и о рекордном погружении на небывалую для подводных лодок глубину в 1000 метров страна узнала только после гибели уникальной подводной лодки К-278 (печально известного «Комсомольца»). Вот и об этом рекорде русские люди узнают только сейчас, когда рекордсмен скорости К-162 доживает свой век у последнего причала.

Но ведь это было! И было ни много ни мало тридцать пять лет назад. Впрочем, моряки об этой лодке хоть и понаслышке, но знают. Она известна им по кличке «Золотая рыбка».

* Первоначальный номер этой подводной лодки был К-222.



Американцы называли ее «Серебряный кит», английский справочник Джейн присвоил необычной лодке необычное наименование — «Папа», по одной из букв морского международного семафора. Испытатели называли ее «подводным самолетом».

— С «Серебряным китом» все понятно — это за цвет титана. Но почему «Золотая рыбка»?

— Да потому что создавалась и строилась ровно десять лет: с декабря 1959 года по декабрь 1969-го. За это время титан, из которого был создан ее прочный корпус, воистину приближался по своей себестоимости к цене золота. Надо еще учесть, что по ряду причин К-162 в серию не пошла и потому, как головной опытовый корабль, обошлась нашей промышленности и всем нам очень дорого.

* * *

Вспоминает один первых членов экипажа рекордсменов, командир электротехнического дивизиона, капитан 2-го ранга Константин Поляков:

— Наконец настал день, когда открылись ворота цеха и наш «заказ» вывели на слип. Это был большой праздник для экипажа, конструкторов, корабелов-строителей. Корабль, еще сухой, ни разу не «пробовавший вкуса» морской воды, возвышался громадой над заводским забором и был прекрасно виден в Северодвинске с улицы Первомайской. Тогда же нас посетил и главнокомандующий ВМФ С.Г. Горшков.

Спускали нашу подводную лодку на воду зимой. Лед, сковывавший заводскую гавань, пришлось разогревать паром, а потом разгонять буксирами.

Когда раздался крик «Заказ коснулся воды!», из рук «крестной матери» — местной красавицы — полетела бутылка шампанского, и носовой обтекатель корабля окрасился белой пеной. Но одной бутылкой дело не обошлось — слишком долго уж ждали мы этого момента. Наш минер Степняков разбил свою бутылку о крышки торпедных аппаратов, штурман Лаурайтис — о перо руля, я — в районе отсека электрогенераторов, другие тоже вспенивали шампанское в местах своих «заведований».

Уже при свете прожекторов буксиры прижали лодку к дебаркадеру. А потом пошли: швартовые испытания, приемка всех видов снабжения, отработка курсовых задач...



13 декабря наша «первая титановая» вышла на ходовые испытания, которые завершились через 13 суток. И сумма цифр номера нашего проекта была тоже равна 13. Но все это нас не смущало. Главное, что лодка после испытаний была принята. Однако на этом дело не кончилось. К-162 еще долгое время находилась в опытовой эксплуатации. Мы пересекали экватор и Гринвич, ходили подо льдами и в теплых водах... Не все было гладко: трещал металл, случались разрывы в третьем контуре и в системе гидравлики... Но люди были воистину прочнее титана. Выдержали все!

Можно сказать, что «Серебряный кит» послужил испытательным полигоном для создания корабля XXI века — сверхглубоководной торпедной атомарины К-278, более известной как «Комсомолец». И все же именно на нем была достигнута небывалая подводная скорость — 44,7 узла (80, 4 км/час). Так что эпитет «Золотая» надо понимать и как «счастливая рыбка», сорвавшая нам легендарную «голубую ленту».

Несколько слов о том, как возник этот весьма лестный для кораблей и их капитанов приз — голубая лента. В 1840 году малотоннажный пароход «Британия» открыл эру регулярного трансатлантического судоходства между Европой и Америкой. С той поры все судоводители стремились как можно быстрее пересечь Атлантику. Голубая лента сначала чисто символически, а затем в виде серебряного кубка вручалась капитану-победителю с не меньшими почестями, чем олимпийскому чемпиону. На протяжении без малого полутора столетий именно для Атлантики строились самые быстрые лайнеры и самые скоростные крейсера, способные их перехватывать в случае боевых действий. Злосчастный «Титаник» погиб именно в погоне за престижнейшим титулом.

Разумеется, К-162 сооружалась вовсе не для того, чтобы бить рекорды на трассе морского марафона Европа — Америка. Но строилась она прежде всего для Атлантического океана, как подводный рейдер, способный догонять самую быстроходную надводную цель, например, авианосец, и столь же проворно оторваться потом от преследователей. И если Хрущеву не удалось догнать и перегнать Америку в мирном соревновании, то в скорости подводных крейсеров мы американские ВМС обогнали, и довольно ощутимо.



Я не случайно упомянул Хрущева, так как именно при нем и за его подписью вышло постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР «О создании скоростной подводной лодки, новых типов энергетических установок и научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ для подводных лодок».

А ведь еще и двух лет не прошло, как в состав ВМФ была принята первая атомная подводная лодка. И вот сразу рывок в совершенно неведомые технические выси, точнее, глубины.

— К-162 была еще на стадии эскизного проектирования, — продолжает свой рассказ контр-адмирал Николай Мормуль, — а для нее создавалась принципиально новая отрасль металлургической промышленности: технология титановых сплавов, невиданная доселе в мире. Проектирование уникальной титановой лодки было поручено ленинградскому ЦКБ-16. Главным конструктором 661-го проекта назначили академика Н.Н. Исанина. Ему помогали его заместители, хорошо известные в кругу специалистов кораблестроители Н.Ф. Шульженко, В.В. Борисов, П.И. Семенов, В.А. Положенцев, А.П. Антонович и Е.С. Корсуков.

От Главного управления кораблестроения ВМФ СССР за ходом работ наблюдал капитан 1-го ранга Ю.Г. Ильинский, а затем капитан 2-го ранга В.Н. Марков. Все это уже история...

За несколько дней до начала нового, 1970-го года все испытания, предусмотренные программой, были закончены. Все, кроме стрельбы ракетами. Подводный старт не позволял осуществить лед, сковавший море. Однако все думали о другом: о скорости, какую скорость покажет наша «Золотая рыбка».

Пасмурным декабрьским днем, мы, члены Госкомиссии, отдав честь кормовому флагу, вступили на борт К-162. Первым шел председатель комиссии, контр-адмирал Ф.И. Маслов, за ним его заместитель, он же командир бригады АПЛ, контр-адмирал В.В. Горонцов и ваш покорный слуга. Нас встретили командир лодки, капитан 1-го ранга Ю.Ф. Голубков, командир БЧ-5, капитан 2-го ранга В.Н. Самохин.

Все немного волновались. Шутка ли, на такое дело идем — на установление мирового рекорда. Но причина волнений была не только в спортивном ажиотаже. Испытание, тем более под водой, — дело всегда рисковое.



Никто не мог сказать, как поведет себя на глубине стометровый стальной снаряд весом в 6000 тонн, несущийся со скоростью без малого 90 километров в час. Тем более что глубина нашего полигона не превышала 200 метров. Наверху — лед, внизу — грунт. Малейшая ошибка в управлении горизонтальными рулями или отказ авторулевого, и через 21 секунду нос атомохода врежется либо в лед, либо в ил.

Погружались. Выбрали, разумеется, среднюю глубину — 100 метров. Дали ход. По мере увеличения оборотов все ощутили, что лодка движется с ускорением. Это было очень непривычно. Ведь обычно движение под водой замечаешь разве что по показаниям лага. А тут, как в электричке, всех назад повело. Дальше, как говорится, больше. Мы услышали шум обтекающей лодку воды. Он нарастал вместе со скоростью корабля, и, когда мы перевалили за 35 узлов, в ушах уже стоял гул самолета.

Наконец вышли на рекордную — сорокадвухузловую скорость! Еще ни один обитаемый подводный снаряд не разверзал морскую толщу столь стремительно. В центральном посту стоял уже «гул самолета», а грохот дизельного отсека. По нашим оценкам, уровень шума достигал до 100 децибел.

Мы не сводили глаз с двух приборов — с лага и глубиномера. Автомат, слава Богу, держал «златосрединную» стометровую глубину. Но вот подошли к первой поворотной точке. Авторулевой переложил вертикальный руль всего на три градуса, а палуба под ногами накренилась так, что мы чуть не посыпались на правый борт. Схватились кто за что, лишь бы удержаться на ногах. Это был не крен поворота, это был самый настоящий авиационный вираж, и если бы руль переложили чуть больше, К-162 могла бы сорваться в «подводный штопор» со всеми печальными последствиями такого маневра. Ведь в запасе у нас на все про все, напомним, оставалась двадцать одна секунда!

Наверное, только летчики могут представить всю опасность слепого полета на сверхмалой высоте. В случае крайней нужды на него отваживаются на считанные минуты. Мы же шли в таком режиме двенадцать часов! А ведь запас безопасности нашей глубины не превышал длины самой лодки.

Почему испытания проводились в столь экстремальных условиях? Ведь можно было найти и более глубоководный район, к тому



же свободный ото льда. Но на это требовалось время. А начальство торопилось преподнести свой подарок ко дню рождения генсека ЦК КПСС Леонида Ильича Брежнева. И какой подарок — голубую ленту Атлантики для подводных лодок! Впрочем, о том человеке, чей портрет висел в кают-компании нашей атомарины, мы думали тогда меньше всего.

Командир корабля, капитан 1-го ранга Юрий Голубков любовался точной работой прибора рулевой автоматики. Пояснял председателю Госкомиссии смысл пляшущих кривых на экране дисплея.

— Это все хорошо, — мудро заметил Маслов, — до первого отказа. Переходи-ка лучше на ручное управление. Так-то оно надежнее будет.

И боцман сел за манипуляторы рулей глубины. Удивительное дело: сорокадвухузловую скорость мы достигли, задействовав мощность реактора всего лишь на 80 процентов. По проекту нам обещалось 38.

Даже сами проектанты недоучли рациональности найденной конструкции корпуса. А она была довольно оригинальной: носовая часть лодки была выполнена в форме «восьмерки», то есть первый отсек располагался над вторым, в то время как на всех прочих субмаринах было принято классическое линейное расположение отсеков — цугом, друг за другом. По бокам «восьмерки» — в «пустотах» между верхним окружьем и нижним — размещались десять контейнеров с противокорабельными ракетами «Аметист». Такая мощная лобовая часть создавала обводы, близкие к форме тела кита. А если к этому прибавить и хорошо развитое оперение из стабилизаторов и рулей, как у самолета, то станет ясно, что абсолютный рекорд скорости был достигнут не только за счет мощи турбин и особой конструкции восьмиллопастных гребных винтов. После двенадцатичасового хода на максимальных режимах всплыли, перевели дух. Поздравили экипаж с рекордным показателем, поблагодарили сдаточную команду, представителей науки, проектантов, ответственного строителя П.В. Гололобова. После чего послали шифровку в адрес Л.И. Брежнева за подписями председателя комиссии и комбрига: «Докладываем! Голубая лента скорости в руках у советских подводников».



Глубокой декабрьской ночью 1969 года, насыщенные небывалыми впечатлениями, мы вернулись в базу. Несмотря на поздний час, нас радостно встречало высокое начальство. Правда, вид у рекорсменки был скорее боевой, чем парадный. Потоки воды ободрали краску до голого титана. Во время циркуляций гидродинамическим сопротивлением вырвало массивную рубочную дверь, а также многие лючки легкого корпуса. Кое-где были вмятины. Но все это ничуть не омрачало радости победы. После доклада о результатах испытаний сели за банкетный стол и пировали до утра.

Спустя несколько дней мы обновили свой рекорд: на мерной миле при развитии полной — стопроцентной — мощности энергоустановками обоих бортов мы достигли подводной скорости в 44,7 узла (82,8 км/час). Вот уже двадцать четыре года этот рекорд является абсолютным мировым достижением. Не знаю, вписан ли он в книгу Гиннеса, но в историю нашего подводного флота он занесен золотыми буквами.

Печально сложилась судьба обладательницы Голубой ленты. В серию лодка 661-го проекта не пошла по ряду причин, и прежде всего из-за высокой шумности. На флот пошли подводные корабли II, III поколения других проектов.

Немало поплавав, «Золотая рыбка» к концу 70-х годов встала на ремонт. Ее отвели на ту же судоверфь, где она и родилась. Помимо среднего ремонта предусматривалась и перезарядка обоих реакторов. И вот тут-то случилась большая неприятность. По разгильдяйству одного из матросов во время перезарядки внутрь только что загруженного свежей активной зоной реактора уронили гаечный ключ. Поначалу этот факт попытались скрыть. Можно себе представить, что бы произошло, если бы ключ попал в урановые стержни. Авария грозила бы перегоранием каналов и распространением активности... В конце концов факт стал явью. Чтобы извлечь ключ и поставить защитные устройства для каждого канала, решили выгрузить свежую активную зону и после установки защитных устройств произвести повторную загрузку. Все это затянуло время и без того куда как долгого ремонта. Торопились. Поэтому монтаж в системе управления и защиты реактора был произведен по старым чертежам, изготовленным еще на стадии строительства лодки, а потом забракованным. В общем, комплект чертежей оказался не откор-



ректированным. В результате перепутали фазы электропитания в механизмах реактора. Произошел, как говорят специалисты-атомщики, «неконтролируемый выход на мощность» ядерного котла. Несанкционированного пуска вовремя не заметили. В реакторе и в системе первого контура резко возросли температура и давление. До беды оставались считанные мгновения. По счастью, лопнул компенсатор главного насоса, который сработал как «нештатный» предохранительный клапан.

Авария обошлась малой кровью: локальной разгерметизацией первого контура и выбросом в необитаемое помещение нескольких тонн слабо радиоактивной воды. Никто из моряков не пострадал. Мне, как начальнику технического управления флота, поступил невнятный, но успокаивающий доклад. Я послал в Северодвинск своего заместителя, а на следующий день вылетел сам.

Собралась межведомственная комиссия. Предложения комиссии по восстановлению были простейшими и кардинальными по смыслу, но не реальными по существу. Предлагалось заменить часть оборудования пострадавшей энергоустановки на новое. В природе запасного оборудования не существовало, оно было заказано при строительстве ПЛА, но не сделано.

Для его изготовления требовалось несколько лет. Такое решение удовлетворило всех членов комиссии, представителей ВМФ, так как никто из присутствующих не нес ответственности за боеготовность флота.

Осмотрев место аварии, посоветовавшись с технологами и сварщиками, установив аккордную плату, я, как «хозяин» корабля и председатель комиссии, принял другое решение. Предложил заварить трещину и провести в «холодную» и в «горячую» испытания атомной установки. Испытания и снятие параметров предложил производить с участием членов комиссии, по своим направлениям. Большинство членов комиссии отказались (кроме проектантов Н.Ф. Шульженко). Тем не менее мы взялись за дело. Трещину заварили. Главная энергоустановка выдержала все испытания. Был произведен доклад командующему Северным флотом, адмиралу В.Н. Чернавину. Командующий одобрил наше решение и результаты испытаний. Подводная лодка К-162 снялась со



швартовых и ушла в главную базу флота, а высокая межведомственная комиссия продолжала спорить, что и как делать.

«Золотая рыбка» с заваренной трещиной в первом контуре отплавала еще десять лет — то есть до конца установленного срока службы.

Ныне уникальная подводная лодка доживает своей трудный и славный век на корабельном кладбище Северодвинска, среди других подводных исполинов, на чьих «китовых» спинах держались когда-то морская мощь и международный престиж нашего государства. Разве не заслуживает непревзойденный, подчеркиваю — непревзойденный в течение четверти века, а возможно, и еще дольше, чемпион мира по подводной скорости лучшей участи, чем гнить у причалов отстоя? Помимо всего прочего — это живой памятник и нашим морякам-подводникам, выбившим в упорной схватке за господство в глубинах океана паритет с подводным флотом США, и свидетельство мастерства наших русских умельцев, чьими руками и чьим разумом были построены самые глубоководные и самые быстроходные подводные корабли двадцатого века да и пока двадцать первого тоже.

ХОЖДЕНИЕ ЗА ТРИ ГЛУБИНЫ

Запомните эту дату: 4 августа 1984 года. Именно в этот день атомная подводная лодка К-278, ставшая через пять лет печально известной как «Комсомолец», совершила небывалое в истории мирового военного мореплавания погружение — стрелки ее глубиномеров сначала замерли на 1000-метровой отметке, а потом пересекли ее! Ни одна из боевых подводных лодок мира не могла укрываться на такой глубине — ее раздавило бы всмятку. Но экипаж К-278 находился под защитой сверхпрочного титанового панциря.

О том, что это был за корабль, рассказывал бывший начальник Технического управления Северного флота, контр-адмирал-инженер Николай Мормуль:

— В 1983 году в состав ВМФ СССР вступила атомная подводная лодка К-278. Об этом корабле, единственном в серии, складыва-



лись потом мифы. Так, в западной прессе писали, что это — самая большая подводная лодка в мире: длина — 122 м, ширина — 11,5 м, водоизмещение — 9700 т. Ее считали самой быстроходной. Ни то, ни другое не соответствовало действительности. И тем не менее корабль был настоящим чудом. Его сверхпрочный титановый корпус позволял погружение на глубину, которой не достигала ни одна лодка в мире, — 1000 м.

Кстати говоря, только в 1936 году 15 августа человечество смогло достичь глубины в один километр. Это достижение принадлежит французскому гидронавту, профессору Бибу и его коллеге Бартону. Они погрузились в Атлантике близ Бермудских островов в батискафе, на каждый иллюминатор которого давила сила в 19 тонн... Но то был научный эксперимент. Мы же строили боевую лодку, которая должна была стать родоначальницей серии сверхглубоководных атомарин, нового подкласса подводных кораблей...

Строилась лодка необычайно долго, и на флоте ее прозвали «Золотой рыбкой». Корпус был изготовлен из чистого титана, и в ходе освоения этого металла возникало множество трудностей. Он агрессивен к другим металлам, и сопряжение титановых конструкций с серийным оборудованием требовало новых технических решений. При насыщении титана водородом образовывались трещины, поэтому сварка производилась в особой газовой среде. Однако когда лодка прошла глубоководные испытания на столь ошеломляющей глубине, все усилия оказались оправданными.

Уникальный титановый корабль сравнивался с орбитальной космической станцией. Его основное назначение состояло в изучении комплекса научно-технических и океанологических проблем. Он был одновременно лабораторией, испытательным стендом и прототипом будущего гражданского подводного флота — более скоростного, чем надводные торговые и пассажирские корабли, более надежного, чем авиация, ибо эксплуатация подводных лодок не зависит от времени года и погоды.

На борту К-278 были одна ядерная установка и вооружение: ракеты и торпеды, две из которых имели ядерные головки. Однако лодка не предназначалась для нанесения ядерных ударов по берегу, ее боевая задача заключалась в защите от подводных ракетноносцев противника — «убийц городов».



* * *

Итак, 5 августа 1985 года «Комсомолец» вышел в точку погружения, которая находилась в одной из глубоководных котловин Норвежского моря. Кораблем командовал капитан 1-го ранга Юрий Зеленский, старшим на борту был командующий 1-й флотилии атомных подводных лодок, он же председатель Государственной приемной комиссии, Герой Советского Союза, контр-адмирал Евгений Чернов. В отсеках находились и главные конструкторы уникального корабля — Юрий Кормилицын и Дмитрий Романов.

— Перед погружением были тщательно проверены все системы, имеющие забортное сообщение, торпедные аппараты, оружие... — рассказывает о том памятном дне Евгений Дмитриевич Чернов. — Понимали, с такой глубины можно и не всплыть...

Уходили в пучину медленно — по невидимым стометровым ступеням, задерживаясь на каждой из них для осмотра отсеков. Программа испытаний была обширной. Проверяли не только герметичность прочного корпуса, но и возможности стрельбы с большой глубины торпедами, систему аварийного всплытия «Иридий», которая позволяла продвигать балластные цистерны газами сгоревших пороховых шашек.

Погружение на километр заняло несколько томительнейших часов. Любая минута могла быть последней в жизни экипажа. Одно дело, когда летчик-испытатель рискует собой, и только собой, имея к тому же парашют, другое, когда ты ведешь на смертный риск почти сотню людей и никаких парашютов за спиной...

* * *

Рассказывает старшина команды штурманских электриков К-278, мичман запаса Вениамин Матвеев:

— В тот день с глубиномера в центральном посту была оторвана черная бумажка, закрывавшая на его шкале секретности ради цифры предельной глубины. Мы ахнули: 900, 1000, 1100 метров... Это ж вдвое больше, чем может погружаться обычная атомная подлодка!

Мы сидим с Матвеевым на главной улице Воронежа против кафе «Капитан Немо». Над входом поблескивает морской бронзой



макет фантастического «Наутилуса», придуманного Жюль Верном. Рядом со мной — реальный человек из фантастического действия: хождения за тысячу метров, за три предельных глубины для обычных атомарин. И рассказывает он об этом, как об обычном флотском деле. Вернее, пытается так рассказывать, нет-нет да срываясь на восторженную скороговорку, хотя и прошло более четверти века. Такое не забывается...

— Когда на глубине 800 метров объявили торпедную стрельбу, — вспоминает Вениамин Матвеев, — мне позвонил из торпедного отсека мой приятель мичман Соломин, торпедный техник.

«Веня, приходи к нам. Если что, так мы сразу вместе...»

Пришел в носовой отсек. Командир минно-торпедной боевой части, старший лейтенант А. Трушин находился в центральном посту.

Встал рядом с другом...

Когда открыли передние крышки торпедных аппаратов, увидели, как дрогнули задние от напора глубины. Дрогнули, но чудовищное забортное давление удержали. Торпеда вышла нормально... А давление нарастало. Гребные валы вдруг изогнулись, потом снова приняли свою форму. Дейдвудные сальники кувалдами подбивали. Линолеум на палубах вспучивался.

Штурман К-278, капитан 3-го ранга Александр Бородин:

— Гидроакустик, который обеспечивал наше погружение с надводного корабля, качал потом головой. «Я из-за вас чуть не поседел. Такой скрип стоял, такой скрежет...» Но наш прочный корпус выдержал. Обжатие его было таким, что мою железную койку выгнуло, как лук...

На 700-метровой рабочей глубине вывели реактор на 100 % мощности. Наконец боцман, управлявший горизонтальными рулями, доложил:

— Глубина — тысяча метров! Крен — ноль, дифферент — ноль.

Стрелка глубиномера остановилась у четырехзначной цифры — 1000. Есть глубина в один километр!

Контр-адмирал Чернов вышел на связь с отсеками по боевой линии и, глядя на глубиномер, дрогнувшим голосом произнес в



микрофон внутрилодочной связи бессмертную фразу: «Остановись, мгновенье!» Потом поздравил всех, и по отсекам пронесли флаг корабля. Чернов достал бутылку коньяка и разлил на десять стопок, все чокнулись с главными конструкторами. Выпили, обнялись.

Всплывать не торопились.

— Успех надо закрепить, — сказал Чернов и обратился к главным конструкторам лодки, которые находились в центральном посту — Юрию Кормилицыну и Дмитрию Романову. — Если еще на двадцать метров погрузимся, на возможный провал — выдержим?

— Должны выдержать... — сказали творцы титанового рекордсмена. Главный строитель корабля, Михаил Чувакин тоже кивнул — не раздавит.

И они ушли на глубину 1027 метров, туда, где еще никогда не вращались гребные винты подводных лодок.

По злой прихоти судьбы через пять лет подводный рекордсмен навсегда уйдет именно в эту котловину на дне Норвежского моря. Но тогда они были на вершине победы...

Минуты сверхглубинного плавания тянулись невыносимо. Будто чудовищное давление обжало не только прочный корпус, но и спрессовало в нем само время. Добрый час можно было прожить в такую минуту... А из отсеков поступали тревожные доклады — там потек фланец, там треснула от резкого уменьшения диаметра корпуса деревянная панель... Чернов медлил с командой на всплытие. Надо было испытать все до конца. Потом, как пули, стали отлетать срезанные немыслимым обжатием титановые болты. Но в целом все механизмы работали без замечаний, корабль прекрасно управлялся как по глубине, так и по горизонту. А самое главное — он мог стрелять из этой бездны, оставаясь неуязвимым для глубинных бомб и торпед противника, которые были бы раздавлены на полпути к цели.

— Я не выдержал и крепко обнял корабелов по очереди! — вспоминает Чернов. — Спасибо, ребята...

Подумать только, они замыслили это титановое чудо еще 25 лет назад! В 1969 году... И будто по заказу мы погрузились как раз в день рождения «Плавника» (это заводское имя К-278, и не надо было его менять в угоду нашим политикам).



Честно говоря, не хотелось уходить с такой глубины. Кто и когда на нее пришел бы еще? Никто больше и не пришел...

На рулях глубины в тот исторический день сидел боцман атомарины, мичман Вадим Полухин. Это подчиняясь его рукам, уходила атомарина на рекордную глубину. Он сидел в каске, чтобы, не дай бог, какой-нибудь срезанный давлением болт не угодил в голову. Вадим Полухин — человек отваги и таланта. Писал песни, которые потом пели под гитару весь экипаж, весь подплав.

А лодка притаилась у пирса между скал
И, слушая эфир, насторожилась.
Громадина стальная — металл, металл, металл,
И рубка от походов облупилась.

Не у Христа за пазухой, а на краю земли
Российские флоты расположились.
Какая здесь романтика, уж мне не говори.
Сверхсрочников из нас не получилось.

За последний куплет получил тогда еще матрос Полухин трое суток ареста — за «пропаганду против сверхсрочной службы». Тем не менее и Вадим Полухин, и Вениамин Матвеев остались на флоте надолго. Полухин ушел на сверхсрочную в морскую авиацию, летал на Ту-16 командиром огневых установок — это в самом хвосте воздушного ракетноносца. Потом снова вернулся на подводные лодки, с голубыми авиационными погонами спустился в центральный пост — еще переаттестовать не успели.

— Это что за летуны у нас тут объявились? — грозно встретил новый старпом старого боцмана. И только потом оценил «летуна» за преданность кораблю и флоту.

Мичман Вениамин Матвеев:

— Проверяли на том погружении все, что можно было проверить. В том числе и систему порохового продувания балластных цистерн. С такой глубины никаким сжатым воздухом не продуешься — только силой пороховых газов. Всплыли, точнее, вознеслись с глубины 800 метров за 30 секунд.



Контр-адмирал Чернов поднял перископ и чертыхнулся — все вокруг серое, непроглядное.

— Штурман, что у тебя с перископом? Поднять зенитный!

Подняли зенитный перископ — все тоже, кромешная мгла. Отраили верхний рубочный люк — зачихали. Все в пороховом дыму. Лодка всплыла в облаке дыма. Но всплыла! С немыслимой до сей поры глубины. С помощью новейшей системы всплытия. Все подтвердилось, все оправдалось.

О выполнении важнейшего испытания было доложено главнокомандующему ВМФ СССР адмиралу флота Советского Союза С. Горшкову и членам правительства...

О том небывалом и до сих пор непревзойденном рекорде не трубили в газетах. О нем узнали лишь тогда, когда атомная подводная лодка К-278 навсегда скрылась в пучине Норвежского моря, быть может, в той самой, где и был поставлен главный мировой рекорд подводного судостроения в двадцатом веке.

Ну, ладно, секретность... Но, то, что экипажа не наградили за такое свершение, вот это в голове не укладывается. Почему?

Мичман Вениамин Матвеев:

— Перед погружением адмирал Чернов сказал: либо всех наградят, либо никого. Так оно и вышло — никого. А дело в том, что мы в Норвежском море получили радио — вернуться в базу и принять на борт московских адмиралов. Чернов возвращаться не захотел, записал в вахтенный журнал: «Управление подводной лодкой беру на себя». И велел погружаться. «Наездников нам не надо», — сказал он.

Правда, позднее командир наш, капитан 1-го ранга Зеленский получил орден Красной Звезды, а Чернов — Октябрьскую революцию. Но это было на степень ниже того, на что представляли. Командир-то шел на Героя...

Полковник медицинской службы Евгений Никитин, автор книги «Холодные глубины», высказался на этот счет более определенно:

— Вернувшийся с испытаний корабль посетил командующий Северным флотом, адмирал И.М. Капитанец. Он поздравил всех с успешным проведением главных испытаний, назвал экипаж перед



строем «экипажем героев» и приказал представить всех его членов к государственным наградам.

Наградные листы на членов экипажа были оформлены и переданы командующему флотом. Однако награждение героев-подводников не состоялось. Возразило политуправление флота, которое не увидело заслуг экипажа в покорении боевой подводной лодкой тысячеметровой глубины. Не увидело, возможно, потому, что, кроме политработника В.И. Кондюкова (штатного замполита К-278. — Н.Ч.) в списке представленных к наградам не было ни одного политотдельца. Не поняли работники политуправления, что рождался качественно новый подкласс подводных кораблей...

А потом и вовсе никто не захотел говорить о наградах — К-278, «Комсомолец» навсегда ушел в ту бездну, в которой и поставил некогда свой мировой рекорд...

Увы, о том уникальнейшем достижении не сообщил ТАСС. И фамилия командира, совершившего это немыслимое погружение, не стала достоянием широкой гласности. Назову ее, как архивное открытие, в надежде, что однажды она войдет во все учебники морской истории и монографии — капитан 1-го ранга Юрий Зеленский.

К стыду своему, при нашей единственной с ним встрече я не смог сказать ему слова, достойные его подвига. Мы спорили... Это было в первые дни после гибели «Комсомольца». В полном отчаянии от такой потери (там, в Норвежском море погиб и мой добрый сотоварищ, капитан 1-го ранга Талант Буркулаков) подводники и инженеры, журналисты и спасатели сходились стенка на стенку. Спорили обо всем — виноват ли экипаж Ванина, надежно ли была спроектирована и построена лодка, вовремя ли пришли рыбаки-спасатели, почему не сработала, как надо, спасательная служба ВМФ... Ломали копья точно так же, как спустя десять лет придется ломать их в дни трагедии «Курска». Копья ли? Скорее, старые грабли, наступать на которые уж до бешенства больно и обидно... На такой вот ноте мы и расстались. «Безлошадный» Зеленский отбыл вскоре в Северодвинск, на его карьере был поставлен крест, поскольку он стал перечить выводам правительственной комиссии и посмел не только иметь свое особое мнение, но и публично его высказывать.

Где-то на Белом море, тихо и безрадостно закончил он свою флотскую службу капитаном-диспетчером заводской гавани в Северодвинске...



А имя его должно быть в Пантеоне подводного флота России. Национальный герой. Увы, не признанный и никому не известный, как и большинство героев нашего флота. Их постигла судьба героев Первой мировой войны. Тогда грянул Октябрьский переворот и начался новый отсчет времени, новый счет заслугам и подвигам. Нечто подобное произошло и после августа 1991-го. До того — режим секретности, после того — режим ненужности...

И все-таки капитан 1-го ранга Юрий Зеленский был первым в мире подводником, который увел свой корабль за километровую отметку глубины. Запомним это навсегда.

* * *

По счастью, мне довелось снова встретиться с Юрием Зеленским. На сей раз не второпях, основательно — в петербургском клубе моряков-подводников. Бывшему командиру К-278 в признание его бесспорного подвига общественная организация — Академия проблем безопасности, обороны и правопорядка — вручала орден Петра Великого I степени. Это было в 2005 году. В кают-компании клуба собрался весь цвет подводного флота России — боевые адмиралы и командиры подводных лодок. Они аплодировали пожилому скромному человеку в гражданском пиджаке. Это было очень похоже на то, как встречали когда-то в Кронштадте Александра Маринеско, вышедшего из глубокой житейской тени к своим боевым собратьям.

27 лет провел Зеленский в Северодвинске. В оные годы на такой срок ссылали в эти края за тяжкие преступления. А его — за подвиг. Впрочем, свою северодвинскую службу Зеленским наказанием не считал, он принимал и испытывал там новейшие атомные подводные лодки — целых восемь «корпусов», как говорят корабли. С его легкой и опытной руки пошли бороздить они океанские глубины.

Вместо послесловия к этой истории приведу слова Героя Советского Союза, вице-адмирала Евгения Чернова:

«По поводу ситуации, сложившейся с оценкой службы основного экипажа глубоководной подводной лодки К-278 Северного



флота и его командира, капитана 1-го ранга Ю.А. Зеленского, при испытаниях подводной лодки погружением и плаванием на предельной глубине 1000 метров.

Экипаж атомной подводной лодки К-278 («Комсомолец») был сформирован в 1981 году из лучших профессионалов — добровольцев 1-й флотилии атомных подводных лодок СФ, прошел обучение по специально разработанной программе, принимал активное участие в достройке подводной лодки, ее швартовых, заводских и государственных испытаниях.

На 1-й флотилии СФ экипаж К-278 был введен в первую линию кораблей постоянной боевой готовности, полностью выполнил «Программу опытной эксплуатации» и был подготовлен к испытанию погружением и плаванием на предельной глубине погружения.

4 августа 1985 года впервые в истории мирового подводного плавания боевая и боеготовая атомная подводная лодка К-278 водоизмещением 8500 тонн погрузилась на глубину 1020 метров в Норвежском море для испытания ее на этой глубине и проверки работы энергетической установки, технических средств, систем, устройств и оружия корабля. На борту глубоководного атомохода находились 80 человек. Это были коллективный подвиг и мировой рекорд.

Лодкой управлял штатный экипаж — 57 человек. Результаты испытаний фиксировали представители конструкторских бюро и судостроители. Впервые подводной лодкой была достигнута ось океанского глубоководного звукового канала, испытана новая система аварийного всплытия с глубины 800 метров, на этой же глубине были проверены по назначению торпедные аппараты.

Командующий Северным флотом адмирал И. Капитанец приказал подготовить наградные документы на всех членов экипажа, что и было сделано немедленно...

Подводная лодка со штатным экипажем продолжала интенсивное плавание... Вопрос о награждении командира и экипажа глубоководной подводной лодки «за отвагу и мужество при испытаниях и освоении нового глубоководного корабля» был отложен. Главкома Чернавина сменили главнокомандующие Громов, затем Куроедов. Последний хотел найти наградные документы: «Найду — представлю». Но не успел — погиб «Курск».



В конце 80-х годов капитан 1-го ранга Зеленский был назначен на тупиковую должность в Северодвинск и там же уволен в запас. Его взял на работу диспетчером по части буксиров Генеральный директор СМП Д.Г. Пашаев. Зеленский “виноват” в том, что не дал в обиду свой корабль при установлении причин его катастрофы. Главком Куроедов выделил ему квартиру во Всеволожском районе Ленинградской области...

Страница в истории советского подводного плавания “Освоение 1000-метровой глубины глубоководной многоцелевой подводной лодкой К-278 «Комсомолец» 1980—1986 г.” не должна быть перевернута без этих заключительных строк о делах экипажа, члены которого, четко представляя реальную опасность поставленной им задачи, выполнили с честью требования воинской присяги».

И ПЛАМЕНЕМ ГЛУБИНЫ РАЗРЫВАЯ...

Запустить баллистическую ракету с земли — задача космической сложности. Но отправить ее в полет над землей из океанской глубины — вдвое сложнее. Профессиональный офицер-ракетчик, капитан-лейтенант Николай Суворов описал свои ощущения и чувства при подводном старте так: «Кто хоть раз стрелял из охотничьего ружья 12-го калибра, может себе представить, что такое — выстрелить 10-метровой “пулей” из 2-метрового “калибра”. Дикий рев, вибрация корпуса, перемешанные чувства страха и восторга, крики “Ура!” в отсеках после выхода очередной ракеты и долгие часы ожидания радиограммы о результатах стрельбы».

Так, как стреляли наши подводные лодки К-140 (командир — капитан 2-го ранга Юрий Бекетов) и К-407 (капитан 2-го ранга Сергей Егоров), не стрелял в мире никто: сначала 8 ракет в одном залпе, потом 16.

Рассказывает контр-адмирал в отставке Юрий Флавианович Бекетов:

— ...В начале октября 1969 года я был назначен командиром ракетной подводной лодки стратегического назначения К-140.



Это была первая серийная подводная лодка проекта 667А. В дальнейшем — ракетный подводный крейсер стратегического назначения. Подводная лодка со вторым экипажем на борту готовилась к переходу в Северодвинск на модернизацию, а наш — первый — экипаж принял подводную лодку К-32 и начал подготовку к выходу в море на боевое патрулирование. Мне как командиру первого экипажа К-140 командованием эскадры была поставлена задача:

— подготовить экипаж и подводную лодку к выходу в море на боевое патрулирование,

— подготовить экипаж и подводную лодку к выполнению пуска 8 — ракет в одном залпе.

Планируемые сроки были разными. На подготовку к боевой службе отводилось примерно 5 месяцев, а на подготовку и выполнение стрельбы — не более 3 месяцев.

У многих возникает вопрос: почему необходимо было стрелять 8 баллистическими ракетами, а не 12 или 16? Дело в том, что 8 ракет были «разампулизованы» во время несения боевой службы другим экипажем и по этой причине срок их гарантированной службы был значительно снижен и они по всем ракетным канонам подлежали пуску в 3-месячный срок.

Задача упрощалась тем, что первый экипаж К-140 был хорошо подготовлен, и в этом нужно отдать должное первому командиру, капитану 1-го ранга (ныне вице-адмиралу) Матвееву Анатолию Петровичу. Хорошо знали свое дело штурман, капитан 3-го ранга И.Ф. Величко, с которым я был знаком по службе на дизельных ракетных подводных лодках, младший штурман, капитан-лейтенант В.С. Топчило, командир ракетной боевой части, капитан 2-го ранга В.М. Сомкин.

Мне же приходилось, как говорится, дни и даже ночи проводить на корабле, поскольку, кроме основных поставленных задач, я должен получить допуск на самостоятельное управление подводной лодкой 667А проекта и подтвердить линейность первого экипажа К-140, т.е. его способность выполнять все задачи.

Выход на стрельбу планировался где-то в середине декабря 1969 года, а примерно за месяц стали прибывать на эскадру представители науки и промышленности, желающие принять участие в этом уникальном испытании. Причем желающих выйти в море



было не менее 100 человек. Что делать? Столько пассажиров на подводную лодку я взять не мог. По инструкции разрешалось иметь в море превышение экипажа не более 10 %, т.е. 13—14 человек. Ни я, ни командование дивизии и эскадры не могли решить, кого персонально брать. Все заслуженные люди, ученые, руководители предприятий и т.д.

На одном из совещаний я предложил провести медицинское освидетельствование указанных лиц, а с признанными годными по медицинским показателям провести тренировки по легководолазной подготовке: использование водолазного снаряжения подводника, выход из торпедного аппарата и другие. Все согласились, понимая, что может случиться в случае аварийной ситуации, ведь в мире такого опыта по пуску ракет нет. В результате на выход в море были утверждены 16 человек, в число которых был включен и генеральный конструктор ракетного комплекса Макеев Виктор Петрович.

К середине декабря 1969 года все было подготовлено к выходу в море и выполнению ракетной стрельбы. 18 декабря (в мой день рождения) выходим в море. Старший на борту — командир 31-й дивизии атомных ракетных подводных лодок, капитан 1-го ранга (ныне вице-адмирал, Герой Советского Союза) Матушкин Лев Алексеевич, который в историю нашего атомного ракетного подводного флота вписал немало страниц мужества и отваги.

Руководитель стрельбы на надводном корабле командир 12-й эскадры подводных лодок, контр-адмирал (ныне вице-адмирал) Неволин Георгий Лукич. Трудно переоценить его вклад в обеспечение боеготовности и боеспособности нашей эскадры. Благодаря его настойчивости и профессионализму моряка-подводника была воспитана плеяда командиров ракетных подводных крейсеров стратегического назначения. Мне не забыть никогда, да это и не забывается, когда он провожал меня, молодого командира К-19, в первый самостоятельный выход в море. Он приехал на причал без свиты, спросил, уверен ли я, как я буду доносить о своих действиях по плану выхода в море. Последние его слова были: «Не гаpцуй!» Пока я отходил от причала и разворачивался на выход из базы, он стоял на причале, провожая меня в глубины моря. При подготовке к стрельбе он лично занимался всеми возникающими вопросами.



Выходим, все нормально. Погода хорошая: море 2—3 балла, ветер в пределах 5—6 метров/секунду, видимость полная, облачность не более 3 баллов, полярная ночь.

Стрельба с оборудованной позиции (в видимости береговой черты и навигационных знаков). Заняли исходную точку маневрирования, погрузились на перископную глубину, на малом ходу начали проверку системы курсоуказания. Штурмана во главе с флагманским штурманом эскадры В.В. Владимировым начали определять поправку системы курсоуказания для точности пеленга стрельбы. От работы штурманов зависит отклонение ракеты по направлению от заданной цели.

Закончили работу на первом, тренировочном галсе. Возвращаемся в исходную точку и ложимся на боевой курс, приводим систему курсоуказания в норму для выполнения стрельбы. Запрашиваем у руководителя разрешения на стрельбу. Ждем. Получаем «добро» на работу, держим звукоподводную связь с руководителем, погружаемся на стартовую глубину, дифферентуем лодку с дифферентом «ноль». Скорость 3,5 узла. Все готово.

— Боевая тревога, ракетная атака!

Напряжение нарастает, и, видимо, наибольшее — у меня.

— Начать предстартовую подготовку!

Идет предстартовая подготовка: предварительный надув, кольцевые зазоры ракетных шахт заполняются водой, предстартовый надув, готовы открыть крышки ракетных шахт первой четверки. Даю команду:

— Открыть крышки шахт!

Крышки открыты.

— Старт!

Пустили секундомер. Старт первой, затем с интервалом в 7 секунд стартуют вторая, третья и четвертая ракеты. Старт ощущается по толчкам в прочный корпус подводной лодки. Даю команду:

— Задраить крышки ракетных шахт первой «четверки» и открыть крышки шахт второй «четверки»!

На эту операцию отводится полторы минуты. Операция выполнена, готов дать команду на старт второй «четверки» ракет, но лодка начинает проваливаться за коридор стартовой глубины. Что делать? Создающаяся ситуация чревата отменой старта ракет,



так как выход за пределы, установленные инструкцией для глубин стартового коридора, приводит к автоматической отмене старта и возвращению технических средств в исходное положение. Понимаю, что возникает не штатная ситуация: положение Инструкции по управлению подводной лодкой при пуске ракет гласит, что после старта первой четверки ракет подводная лодка имеет тенденцию к всплытию и ее необходимо утяжелять, т.е. принимать балласт. Однако на практике — все наоборот. Даю команду откачивать воду из уравнительной цистерны, но понимаю, что инерционность лодки (все-таки водоизмещение около 10 тысяч тонн) большая и мы выйдем за стартовую глубину. Приказываю увеличить скорость хода плавным добавлением до 20 оборотов каждой турбине. При этом учитываю, что стартовая скорость не должна превышать 4,25 узла. Проходят секунды, смотрю на командира дивизии, он дает знак, что все правильно. Лодка держит стартовую глубину, сбрасываем по 10 оборотов, команду «Старт!». Стартуют последние ракеты. Командир ракетной боевой части докладывает: «Старт прошел нормально, замечаний нет». По громкоговорящей связи обращаюсь к экипажу. Говорю, что впервые в мире выполнен пуск 8 ракет в одном залпе, благодарю за службу. В центральном посту и по отсекам раздается «Ура!».

Всплываем в надводное положение, ложимся на курс в базу. Получаем благодарность от руководителя стрельбы и сообщение, что боевое поле приняло 8 ракет, отклонения (центр группирования головных частей) первой и второй четверки в пределах нормы.

Придя в базу, я узнал, что многие офицеры эскадры наблюдали результаты нашей работы. Время пуска 8 часов 30 минут, когда офицерский состав и мичмана шли на службу из городка. Видимость была хорошая, и они видели, как передвигались по небосводу 4 светящихся объекта, а затем еще 4 таких же объекта.

После выполнения стрельбы экипаж начал интенсивную подготовку к боевой службе. Думать о наградах и поощрениях за успешно выполненную задачу было некогда да и не принято. Мы служили не за награды. Однако посещающие нашу базу представители промышленности интересовались, как нас отметили за эту стрельбу, поскольку они получили ордена и премии. Мы говорили, что, видимо, до нас очередь еще не дошла.



В начале 1970 года Военно-морской флот готовился к участию в маневрах под названием «Океан». Планами предусматривались комплексные учения на флотах и флотилиях с участием значительного числа сил флота.

Примерно в марте на флотилию (к этому времени наша эскадра стала флотилией ракетных подводных лодок) прибыл главнокомандующий ВМФ, адмирал флота Советского Союза С.Г. Горшков с комиссией Главного штаба ВМФ для проверки готовности флотилии к участию в маневрах. Помню, что подводной лодке под командованием капитана 2-го ранга Владимира Громова ставилась задача пуска ракет из северной части Атлантического океана по морскому району в Норвежском море. Принимали участие в маневрах и другие наши корабли. На разборе результатов проверки готовности к участию в этих глобальных учениях были приглашены и командиры подводных лодок, выполняющих задачи боевой службы в период проведения маневров, в том числе и я.

Все участники совещания собрались в конференц-зале Дома офицеров базы. Кроме нас, гаджиевцев, присутствовали представители и других объединений и соединений Северного флота, которым предстояло решать задачи на маневрах «Океан». Присутствовал и командующий Северным флотом адмирал С.М. Лобов.

После вступительного слова главнокомандующий спросил, кто выполнял 8-ракетный залп? Я встал и представился. Главком сказал:

— Расскажите, как вы выполнили эту стрельбу, какие ваши впечатления и ощущения?

В течение примерно 4—5 минут я доложил об особенностях выполнения стрельбы так, как это изложено ниже.

Главком спросил:

— Вы уверены в боевых возможностях ракетного комплекса и, если вам будет поручено, выполните пуск и 16 ракет?

Я ответил утвердительно.

— Это хорошо, — сказал главком и добавил: — Вы идете на боевую службу. Вам предстоит решать боевые задачи

Я ответил, что экипаж готов выполнить поставленные задачи. В завершение беседы главнокомандующий спросил:

— Товарищ Бекетов, как вас поощрили?



Я не мог быстро ответить. Ответил командующий флотилией, вице-адмирал Г.А. Неволин. Он сказал, что командир и экипаж не поощрены, так как против выступает начальник Управления ракетно-артиллерийского вооружения ВМФ (УРАВ ВМФ), вице-адмирал Сычев.

— Сычев, — сказал главком, — в чем дело?

Сычев ответил, что этот экипаж фактически вывел из строя 8 боевых ракет, разампулизировал их в результате неграмотного обслуживания и их нужно наказывать. Неволин сразу же ответил, что Сычев не прав, стрелял другой экипаж, но главком уже не слушал. Он сказал начальнику УРАВ, что он не понимает важности такого пуска.

— Ведь мы утерли нос американцам, вот это главное. Командира и экипаж поощрить и мне доложить, — заключил главнокомандующий.

Я был представлен к награждению и награжден орденом Красного Знамени.

* * *

За десять дней до гибели советской державы из глубин Баренцева моря вдруг вырвались одна за другой шестнадцать баллистических ракет и унеслись в сторону берега. Это уникальное зрелище наблюдали лишь несколько человек с борта сторожевого корабля, дрейфовавшего в пустынном море... Только они знали, что этот день — 8 августа 1991 года — войдет в историю советского флота да и российского в целом как день великого ратного свершения.

...Когда академику Королеву предложили разработать ракеты для старта из-под воды, он посчитал затею абсурдной и именно поэтому взялся осуществить идею на практике. Ракета, стартующая из глубины моря, все равно что паровоз, взлетающий с аэродрома. Тем не менее генеральный конструктор и его бюро такие ракеты создали.

Бывший главнокомандующий ВМФ СССР, Герой Советского Союза, адмирал флота Владимир Чернавин:

— Ракеты подводного базирования были признаны самым надежным компонентом стратегических ядерных сил и в СССР,



и в США. Возможно, именно поэтому под шумок переговоров о необходимости ограничений стратегических вооружений стали подбираться к атомным подводным крейсерам стратегического назначения. Во всяком случае, в последние годы печально знаменитой «перестройки» в Министерстве обороны СССР все чаще и чаще раздавались голоса-де подводные ракетonosцы — весьма ненадежные носители баллистических ракет, мол, они способны сделать не более двух-трех пусков, и потому нужно избавляться от них в первую очередь. Так возникла необходимость демонстрации полноракетного подводного старта. Дело это весьма дорогостоящее и непростое, но надо было отстаивать честь оружия, и я поручил эту миссию экипажу атомного подводного ракетonosца «Новомосковский» (тогда это была номерная лодка), которым командовал капитан 2-го ранга Сергей Егоров.

С Сергеем Владимировичем Егоровым, ныне капитаном 1-го ранга, я встретился в его служебном кабинете. Высокий моложавый моряк, коренной петербуржец, вспоминал эпопею семилетней давности, как мне показалось, без особого энтузиазма. Возможно, он просто устал от безрадостной штабной службы и хронического безденежья. Однако слово за слово, и бывший командир легендарного подводного крейсера К-407, который славен и другими подвигами — об этом чуть позже, — слегка оживился.

— Одно дело — запускать ракету из наземной шахты, глядя на старт за километр из бетонного бункера. Другое — запускать ее, как мы: вот отсюда! — Егоров постучал себя по шее. — С загровка.

Да, случись что с ракетой, заправленной высокотоксичным топливом, и экипажу несдобровать. Авария в ракетной шахте № 6 на злополучной атомарине К-219 закончилась гибелью нескольких моряков да и самого корабля.

Менее трагично, но с огромным ущербом для окружающей среды завершилась попытка первого полноракетного залпа в 1989 году.

— Тогда, — невесело усмехается Егоров, — на борту было свыше полусотни человек всевозможного начальства. Только одних политработников пять душ. Многие ведь пошли за орденами. Но когда лодка провалилась на глубину и раздавили ракету, кое-кто очень



быстро перебрался на спасательный буксир. Нам в этом плане было легче, со мной вышли только два начальника: контр-адмиралы Сальников и Макеев. Ну, и еще генеральный конструктор корабля Ковалев вместе с замом генерального по ракетному оружию Величко, что обоим делает честь. Так в старину инженеры доказывали прочность своих сооружений: стояли под мостом, пока по нему не пройдет поезд... В общем, чужих на борту не было.

Контр-адмирал Сальников предупредил Макеева, нашего комдива: «Хоть одно слово скажешь — выгоню из центрального поста!» Чтоб никто не вклинивался в цепь моих команд. У нас и так все было отработано до полного автоматизма. Любое лишнее слово — совет или распоряжение — могло сбить темп и без того перенапряженной работы всего экипажа. Судите сами: на залповой глубине открываются крышки шахт, они встают торчком, и сразу же возрастает гидродинамическое сопротивление корпуса, снижается скорость; турбинисты должны немедленно прибавить обороты, чтобы выдержать заданные параметры хода. Все 16 шахт перед пуском заполняются водой, вес лодки резко увеличивается на многие тонны, она начинает погружаться, но ее надо удержать точно в стартовом коридоре. Значит, трюмные должны вовремя продуть излишек балласта, иначе лодка раскачается, корма пойдет вниз, а нос вверх, пусть не намного, но при длине корабля в полтора-два метра разница в глубине для ракеты скажется губительно, и она уйдет, как мы говорим, «в отмену». Ведь за несколько секунд до старта некоторые ее агрегаты включаются в необратимом режиме. И в случае отмены старта они подлежат заводской замене, а это немалые деньги.

Даже в самых общих чертах ясно, что ракетный залп из-под воды требует сверхслаженной работы всего экипажа. Это посложнее, чем стрельба по-македонски — с двух рук, навскидку. Тут оплошность одного из ста может стоить общего успеха. И потому Егоров больше года гонял своих людей на тренажерах, пять раз выходил в моря, отрабатывать с экипажем главную задачу. Из разрозненных воль, душ, интеллектов, сноровок Егоров сплел, создал, смонтировал отлаженный человеческий механизм, который позволял разрядить громадный подводный ракетодром столь же лихо и безотказно,



как выпустить очередь из автомата Калашникова. В этом был его великий командирский труд, в этом был его подвиг, к которому он готовил себя беспощаднее иного олимпийца.

И день настал... Но сначала они пережили множество проверок и комиссий, которые, перекрывая друг друга, дотошно изучали готовность корабля к выходу на небывалое дело. Последним прибыл из Москвы начальник отдела боевой подготовки подводных сил ВМФ, контр-адмирал Юрий Федоров. Он прибыл с негласной установкой — «проверить и не допустить». Так его напутствовал врио главнокомандующего, который остался в августе вместо главкома, ушедшего в отпуск. Врио не хотелось брать на себя ответственность за исход операции «Бегемот» — так называли стрельбу «Новомосковска». Слишком памятна была неудача первой попытки. Но Юрий Петрович Федоров, убедившись, что экипаж безупречно готов к выполнению задания, дал в Москву честную шифровку: «Проверил и допускаю». Сам же, чтобы его не достали гневные телефонограммы, срочно отбыл в другой гарнизон.

Итак, путь в море был открыт.

— Представляю, как вы волновались...

— Не помню. Все эмоции ушли куда-то в подкорку. В голове прокручивал только схему стрельбы. Можно сказать, шел на автомате. Хотя, конечно же, в моей судьбе от исхода операции «Бегемот» решалось многое. Мне даже очередное звание слегка придержали. Мол, по результату... И академия светила только по итогу стрельбы. Да и вся жизнь была поставлена на карту. Карту Баренцева моря...

За полчаса до старта — загвоздка. Вдруг пропала звукоподводная связь с надводным кораблем, который фиксировал результаты нашей стрельбы. Мы их слышим, а они нас нет. Сторожевик — старенький, на нем приемный тракт барахлил. Инструкция запрещала стрельбу без двусторонней связи. Но ведь столько готовились! И контр-адмирал Сальников, старший на борту, взял всю ответственность на себя: «Стреляй, командир!»

Я верил в свой корабль, я ж его на заводе принимал, плавать учил, в линию вводил. Верил в своих людей, особенно в старпома, ракетчика и механика. Верил в опыт своего предшественника — капитана 1-го ранга Юрия Бекетова. Правда, тот стрелял только восемью ракетами, но все вышли без сучка и задоринки. Мне же



сказали, что даже если тринадцать выпустим, то и это успех. А мы все шестнадцать шарахнули. Без единого сбоя. Как очередь из автомата выпустили. Но ведь пуля — дура. А что говорить про многотонные баллистические ракеты? Капризная дура? Нет, ракета — большая умница, с ней надо только по-умному.

Погоны с тремя большими звездами Сальников вручил мне прямо в центральном посту. В родной базе нас встречали с оркестром. Поднесли по традиции жареных поросят. Но прожарить как следует не успели. Мы их потом на собственном камбузе до кондиции довели и на сто тридцать кусочков порезали — чтоб каждому члену экипажа досталось. Представили нас к наградам: меня к Герою Советского Союза, старпома — к ордену Ленина, механика к Красному Знамени... Но через неделю — ГКЧП, Советский Союз упразднили, советские ордена тоже. Дали всем по Звездочке, и делу конец.

Когда-то, в пору офицерской молодости лодочные остряки сочинили двустийшие: «Самый длинный из минеров — старший лейтенант Егоров». Капитан 1-го ранга Егоров высок не только ростом. Высок моряцкой судьбой, высок командирским духом, высок отвагой. Словом, ростом своим под стать мостику подводного крейсера стратегического назначения.

* * *

... Я видел эту историческую видеозапись. На хронометре — 21 час 09 минут 6 августа 1991 года. Вот, проклюнувшись из воды, оставив на поверхности моря облако пара, взмыла ввысь и скрылась в полярном небе первая ракета; через несколько секунд за ней устремились с воющим воем вторая, третья... Пятая... Восьмая... Двенадцатая... Шестнадцатая! Облако пара тянулось по ходу подводного крейсера. Раскатистый грозный гул стоял над пасмурным нелюдимым морем. Вдруг подумалось: вот так бы выглядел мир за несколько минут до конца света. Кто-то назвал эту стрельбу «генеральной репетицией ядерного апокалипсиса». Но нет, то был прощальный салют, которая отдавала Великая подводная армада своей обреченной великой державе. СССР уже погружался в пучину времени, как подраненный айсбергом «Титаник».

В историю надо уходить красиво.



* * *

Несколько слов о наградах командиру и его экипажу. Конечно же, подводники заслужили большего, чем получили. Любой канцелярист скажет, что за один подвиг дважды не награждают, и потому Золотая Звезда Героя России капитану 1-го ранга Егорову не светит, хотя Героя Советского Союза давали и за восемь последовательных пусков. Но давайте возьмем в толк то, что Егоров принимал от промышленности, вводил в строй, отрабатывал во всех режимах новейший атомный ракетный подводный крейсер стратегического назначения. БДРМ «Новомосковск» даже в нынешнее бесполодное и бесславное для флота десятилетие несколько раз сумел прогреметь на всю страну. В прошлом году этот корабль совершил то, что не удавалось никому в мире, — пустил ракету в цель с Северного полюса, с макушки планеты. В этом — ракета, запущенная с крейсера, вывела в космос искусственный спутник Земли. Дела воистину глобального масштаба. Давайте же отдадим должное первому командиру этого исторического корабля, офицеру, который и сегодня служит по завету поэта-фронтовика: «Не надо ордена, была бы Родина».

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|-----|
| СЛОВО О КОМАНДИРЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ..... | 5 |
| Часть первая | |
| КАРИБСКИЙ ФОКСТРОТ | |
| ШТРИХИ К КУБИНСКОМУ РАКЕТНОМУ КРИЗИСУ | 8 |
| Часть вторая | |
| ОДИН НА ОДИН С АМЕРИКОЙ | 96 |
| Часть третья | |
| В БУРНЫХ ГЛУБИНАХ ТИХОГО ОКЕАНА | 153 |
| Часть четвертая | |
| ОХОТА ЗА ПОДВОДНЫМ ЭХОМ..... | 194 |
| Часть пятая | |
| ОТ «АПОРТА» ДО «АТРИНЫ»..... | 242 |
| Часть шестая | |
| СОВСЕКРЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ..... | 262 |

Научно-популярное издание

Морская летопись

Черкашин Николай Андреевич

ВОЗМУТИТЕЛИ ГЛУБИН

**Секретные операции советских подводных лодок
в годы холодной войны**

Выпускающий редактор *Н.М. Смирнов*

Корректор *С.В. Цыганова*

Верстка *С.Б. Буславский*

Художественное оформление *Д.В. Грушин*

ООО «Издательский дом «Вече»

Почтовый адрес:

129348, г. Москва, ул. Красной Сосны, д. 24, а/я 63.

Фактический адрес:

127549, г. Москва, Алтуфьевское шоссе, д. 48, корпус 1.

Тел.: (499) 940-48-71, (499) 940-48-72, 940-48-73.

Санитарно-эпидемиологическое заключение

№ 77.99.60.953.Д.000452.01.09 от 27.01.2009 г.

E-mail: veche@veche.ru

<http://www.veche.ru>

Подписано в печать 21.09.2009. Формат 84 × 108¹/₃₂.
Гарнитура «LazurskiC». Печать офсетная. Бумага газетная.
Печ. л. 9,5. Тираж 3000 экз. Заказ № 411.

Отпечатано с готовых диапозитивов

в ОАО «Рыбинский Дом печати»

152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.



Морская летопись

Каждый выход советской подводной лодки на боевую службу был секретной операцией. Но случались и такие походы, о цели которых экипажи кораблей узнавали только в море. Автор книги — известный российский писатель-маринист Николай Черкашин, служивший на подводных лодках Северного флота, рассказывает о самых секретных операциях некогда мощнейшего в мире подводного флота СССР. В книгу включены походные дневники подводников, участвовавших в прорыве морской блокады США острова Куба в 1962 году, а также рассказы участников секретных операций — командиров атомных подводных ракетноносцев стратегического назначения, командующих флотилиями и флотилами. Книга открывает еще одну страницу летописи «потайного флота» России, полную драматизма и мужества советских моряков-подводников.

ISBN 978-5-9533-4379-4



9 785953 343794

