



Вадим Тимофеевич Кулинченко родился в 1936 году в городе Острогжске Воронежской области. После окончания Высшего военно-морского училища подводного плавания в 1958 году проходил службу на Северном флоте и в Главном штабе ВМФ. Капитан 1 ранга в отставке, ветеран-подводник, участник боевых действий. Публиковался в центральных, региональных и флотских газетах и журналах. Лауреат ряда всероссийских журналистских конкурсов, литературной премии «Щит и меч Отечества». Живет в городе Балашихе Московской области.

Вадим Кулинченко

ПОДВОДНИКИ

Очерк

Подводник, неоспоримо, профессия уникальная. Даже первый в мире космонавт Юрий Гагарин, побывав на подводной лодке, с приоритетом оценил мужество ее экипажа. Более того, как утверждают многие известные и неизвестные моряки, подводник — это не служба и не профессия, это судьба и религия.

Я давно пишу о подводных лодках и моряках-подводниках. И настоящие заметки, во многом автобиографичные, тоже о морской жизни и моих товарищах-сослуживцах.

БОГ ЕСТЬ

Раньше я как-то не задумывался об этом, веря только в судьбу. Однако всегда помнил слова покойной бабушки, которая, отправляя меня в военно-морское училище, наставляла примерно так: «Внук, помни — без Бога не до порога. Пусть он всегда будет у тебя в душе!» Может, эта вера во что-то божественное и помогла мне живым и относительно невредимым пройти нелегкий путь моряка-подводника, а потом еще семь лет летать на самолете.

Общеизвестно, что моряки — народ суеверный, но мало кому известно, что ко всему прочему они в большей мере, чем кто-либо, веруют в Бога, которого искренне носят в душе.

Еще в детстве мой дед-казак, по мирной профессии бондарь, в субботние вечера учил меня читать Библию на старославянском языке ко

своими обязательными мудрыми комментариями. Все это оставило у меня в душе заметный след, особенно его напутствие: «Афишировать всем твою веру в Бога не надо, но в трудную минуту она поможет тебе». Так что я даже став коммунистом не выбросил из себя дедовы наставления. И эта искренняя вера в Бога, как я заметил, была и в душах многих моих сослуживцев-подводников.

Однажды кто-то из наших атеистов стуканул замполиту подводной лодки, что, мол, Кулинченко знает Библию. А был тогда 1959 год, самый разгар нового витка борьбы с религией. Сам Никита Хрущев всем этим заправлял, обещая показать последнего попа народу, построившему коммунизм. В общем, по всем признакам меня ждал суровый разнос. Замполитом был тогда капитан 3 ранга Юрий Иванович Падорин. В 1970-х годах он стал членом Военного Совета Северного флота, Героем Советского Союза. Замечательный был человек. Думали, что он станет меня песочить, а он похвалил и поставил в пример всем офицерам. Значит, и он знал силу святого доброго слова.

В годы своей подводной службы мне приходилось не раз попадать в экстремальные ситуации. Скажем, в 1968 году мы, находясь в подводном положении, столкнулись с английской подводной лодкой. О некоторых подобных случаях мои материалы позже были опубликованы в прессе. Меня потом спрашивали читатели: «Страшно было?» Что я мог ответить? Конечно, страшно. Только дурак ничего не боится. Но всегда в таких случаях я молился в душе: «Господи, не выдай! Помоги людям своим!» Не знаю, слышал ли он меня, но вот посегодня я жив и не обижаюсь на судьбу.

Мои мысли подтверждает незабвенный Николай Затеев, командир легендарной «Хиросимы», подводной атомной лодки «К-19», мемориал которой установлен на Кузьминском кладбище в Москве. Мысли Затеева обнародовал писатель-маринист Николай Черкашин:

— Когда истек срок последней надежды встретить хоть какой-то корабль, — рассказывал в задушевной беседе Затеев, — я спустился в свою каюту, достал пистолет. Как просто решить все проблемы! Пулю в висок — и ничего нет.

И тут я взмолился: «Господи, помоги!» Это я-то, командир атомохода с партбилетом в кармане! И что же?! Четверти часа не прошло, как сигнальщик доложил с мостика: «Вижу цель!» Бегом наверх! Без бинокля вижу характерный черный столбик в волнах. Рубка подводной лодки. Наша! Идет прямо к нам. Там услышали наш маломощный аварийный передатчик. Разговор идет об аварии атомного реактора на «К-19» 4 июля 1961 года. Это подошла подлодка «С-270», которой командовал капитан 3 ранга Жан Свербилов.

Моряки — народ суеверный, но не настолько, чтобы верить во всякие чудеса. Но после многих случаев и совпадений — помолился в душе, попросил у Бога помощи — она и пришла. Так что ВЕРА — это, наверно, и есть БОГ!

МОРДОТЫК

Мордотык — это народное название «господствующего» ветра на море.

Из морского лексикона

Было это в далекие годы моей лейтенантской юности. После выпуска из училища подводного плавания (в/ч 62651) большинству из нас выпала служба на Северном флоте. «Вот это флот!» — с гордостью говорили тогда. И действительно, флот рос и мужал на глазах, его значение в обороне страны и во внешней политике государства тогда ни у кого не вызывало сомнений. Объявленная нам Западом в 1946 году так называемая «холодная война» приобретала зримые очертания,

прежде всего, в гонке вооружений. В то время подлодки «пекли» как пироги — правда, они были дизель-электрические, но вполне соответствовали тогдашним требованиям. Кадры подводников решали все. Даже хрущевское авантюрное сокращение Вооруженных Сил не коснулось подводного флота. А ведь многие из нас, молодых лейтенантов, хотели тогда воспользоваться этим моментом, чтобы «слинять на гражданку».

Но фокус не удался, и поэтому надо было служить честно и добросовестно, а мы были воспитаны именно в таком духе. Долг превыше всего, но и материальное обеспечение не на последнем месте — подводники в этом отношении тогда не были обижены.

В общем, надо было учиться практической деятельности, и мы начали «грызть гранит» морской науки.

Одним из первых стремлений было стать полноценным членом экипажа подводной лодки, а это значило сдать зачеты на управление своим подразделением и получить допуск к самостоятельному несению ходовой вахты в качестве вахтенного офицера.

Два зачета из всех были равносильны студенческому «сопромату», сдавши который, студент мог жениться, а лейтенант, «столкнувший» зачеты по устройству подводной лодки и знанию морского театра, а также всех навигационных премудростей, мог чувствовать себя настоящим подводником. На первый взгляд, и делать нечего: нарисовал карту по памяти, ответил на 5–7 вопросов. А на самом деле многие из нас, да почти все, сдавали эти зачеты далеко не с первого захода. Это был фундамент для всей дальнейшей морской службы, здесь выявлялся характер будущих покорителей морских глубин. Некоторые не выдерживали и уходили на береговую стезю, другие вгрызались в морскую глущь, познавая не только, как «эта железка плавает» и что в ней пахнет внутри, но и как сохранить это «чудо техники» от всяких неприятностей морских стихий. Эти первые шаги по морской тропе были гораздо труднее даже последующих командирских зачетов. Там уже помогал какой-никакой практический опыт.

С нас, офицеров-торпедистов-минеров, флагманский штурман бригады, принимая зачеты по навигационным премудростям, спрашивал больше, чем со штурманов. Отвечая на наше неудовольствие, говорил: «Что значит штурман? У него всегда перед глазами карта. А у тебя она где? Только в голове. Вот и подставляй ее!»

Действительно, штурманы обычно мудрили в своих рубках. Они, в отличие от штурманов гражданского флота, редко несли ходовые вахты на подводных лодках. Они и шифровальщики, да еще, пожалуй, радисты, числились в интеллигентах — бумажная работа, как у бухгалтера, но в кораблевождении весьма важная. А что было спрашивать с нас, минеров, вечно измазанных амсом (смазка для торпед, покрывающая всю ее тушу. Это сейчас они крашенные, а тогда амса не жалели. — *В.К.*). Надо признаться, что у нас было какое-то пренебрежение к штурманской науке еще с училища — было у мамы три сына: двое умных, а третий штурман. Но флагманский штурман 25-й бригады подводных лодок 613 проекта Северного флота Толя Любичев так не думал. Спокойный, полный для своих лет, дока штурманского дела, он был уважаемым специалистом не только в бригаде, но и в единственной тогда дивизии подводных лодок, базирующейся в Полярном. Он не делал различия между «группен-фюрерами» — командирами штурманских и торпедных групп.

Ходили мы к нему на зачеты по всем штурманским делам обычно по 3-4 человека, надеясь не на взаимовыручку, а больше на то, что Толе будет труднее «справиться» с нами всеми, чем с одним. Но у него была манера сосредотачиваться на одном из нас, и по его знаниям определять знания всех. Сидим мы, бывало, у него

в каюте, рисуем карту северного театра со всеми бухтами — губами — заливами, маяками и даже неприметными на первый взгляд иными ориентирами. Он внимательно проверяет наши художества и ставит жирные минусы, приговаривая:

— Сегодня ты, Капылов, нарисовал изумительно Терский берег, а вот Кольский залив не очень уважаешь. Для закрепления темы мы этот сеанс повторим в следующий раз! А сейчас, если готовы, перейдем к навигационным знакам и огням. Но чтобы не было пренебрежения к этой теме, расскажу вам один трагический случай, произошедший в нашей бригаде незадолго до вашего прихода... Подводная лодка «С-342», командир Жабарин, опытный подводник, выходила из Екатерининской гавани, а в гавань входил танкер «Алазань». Результат — танкер ударил в корму лодки, в 6 и 7-м отсеках погибли люди. Я не берусь оценивать решение суда, признавшего виновным командира лодки, но есть одно «но»... Были сумерки. Какой сигнал в это время должен быть выставлен на посту СНиС? Об этом, кажется, и забыли в судебном разбирательстве.

— Если сумерки, — перебивает Толю Вовчик, — то наверняка должны были быть вывешены огни по вертикали «красный — белый — красный» или для лучшего запоминания «катись, брат, катись!»

— Молодец, — вдумчиво, но не без хитринки говорит на это Толя, — но ты не уловил в моем рассказе один момент, «бежишь впереди паровоза». Да, были сумерки, добавлю — вечерние.

— Разрешите пофилософствовать мне! — нетерпеливо говорит Витек. — Возможно, на мачте висел дневной сигнал «шар — треугольник вершиной вверх — шар», что означало «Воспреещение входа при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта, когда на фарватер допускаются только суда, выходящие из порта». На «Алазани» не заметили этого сигнала, а вахтенный на посту проспал включение огня. И...

— Да, лейтенанты, в знаках и огнях на сегодня вы разбираетесь лучше, чем в театре и ветрах, чувствую вашу ответственность. И все же в итоге приглашаю посетить меня еще раз на следующей неделе.

Через день был короткий выход в море. Опекая меня на мостике, командир, капитан 2 ранга Сергеев Викторий Иванович, воевавший в войну с легендарным Луниным, спросил: «Минер, когда ты закроешь штурманскую графу в зачетном листе?» Старшие офицеры на лодках в море обращаются к лейтенантам обычно «штурман» или «минер», и неважно, что ты всего пока «группен-фюрер» — командир торпедной или штурманской группы. На лодках вообще нет кинодралства. Никто под козырек не берет. Никто не тянется и не «ест» начальство глазами, когда к нему обращаются старшие. Все заняты своим делом, и уважение достигается только знанием своего ремесла — профессии и умением прийти на помощь незаметно, без внешних эффектов.

Я стал ему объяснять, что мы рисуем флаг-штурману всякие розы ветров, а он все недоволен. Подайвай ему господствующий ветер, и все. А какой?

— Кулинченко, а какой сейчас ветер?

— Норд-вест, товарищ командир.

— Да нет, куда он дует тебе лично?

— Больше в лицо.

— Так вот, это и есть самый господствующий ветер и на море, и в жизни — всегда в лицо. И придется тебе, дорогой минер, всю жизнь кричать против ветра, конечно, если ты захочешь остаться порядочным человеком в этой жизни. А древние поморы очень мудро называли этот ветер «мордотыком». Вот чего от вас добивается флагманский штурман, отличный специалист своего дела и знатный педагог. Молодчина!

В очередной заход к Толе, умудренные советами своих командиров, мы без осо-

бых помех сдали «розу ветров», а, кроме того, получили удовольствие от рассказов штурмана. Наши наставники учили нас не только профессии, но и делились своим богатым жизненным опытом, без чего нет преемственности во флоте.

Сегодня, по прошествии более полувека, с теплотой вспоминаешь братьев-курсантов и наших наставников. Да, курсанты тогда действительно были одной семьей, особенно пацаны одного выпуска. Мы все четыре с половиной года вместе ели, спали в одном кубрике, ходили на лыжах и дрались на рингах, учились, любили девчонок, ходили в театры. Тогда мы не знали своего предназначения — мы готовились защищать свою Родину от врагов и действительно были большей родней. И придя на флот лейтенантами, мы оставались и там братьями-курсантами, влившимися в большую флотскую семью подводников. Многие из нас, к сожалению, не дожили до нынешних времен.

Жизнь всегда испытывала и испытывает нас «мордотыком». Некоторые упорно стояли против этого ветра, став адмиралами и героями, другие остались рядовыми подводного братства, хотя это и трудно. Братья мои и сослуживцы разбрелись по необъятным просторам некогда единого Союза, но я стараюсь следить за их судьбами. Многие погибли в «холодной войне», не дождавшей войны горячей: вместе с лодками ушли на дно морское, умерли от болезни, от преждевременно наступившей старости, от разочарования и беспробудного пьянства. Но все они достойны памяти, выстоявшие и нет против господствующего ветра в нашей жизни — «мордотыка».

ГЛУБОКОВОДКА

Ноябрьским поздним вечером подводный крейсер 629-го проекта, ошвартовавшись у пирса одной из северных баз, отпустил по домам своих уставших офицеров. Все думали о том, как дома, натопив «титаны», смоят подводную грязь. Чего-чего, а «грязи» на подводных лодках, особенно дизельных, хватало всегда, и таких офицеров, как обычно рисуют моряков в приключенческих романах — в белоснежной рубашке, — здесь встретить почти невозможно. Все — от матроса до командира — на время походов облачаются в рабочие платья, робы, имея форму с золотыми погонами в каютах-клетушках на тот случай, если вдруг загонят в другую базу!

Командир минно-торпедной боевой части, попросту минер, капитан-лейтенант Виктор Кулик спешил домой с особым настроем. У него в гостях была теща, которую он встречал недавно в Мурманске, привез домой, но поговорить не удалось — срочно ушли в море. Тещу Виктор уважал, да и она, много пережившая, с пониманием относилась к его службе и всегда в спорах с женой принимала его сторону. Виктор звал ее мамой больше из уважения, чем из-за возраста — она была на три года старше его родной мамы.

Еще она вызывала уважение к себе своим открытым гостеприимством. Многие сослуживцы Виктора, бывавшие в Питере, пользовались ее адресом, — с гостиницами в нашей стране всегда было туго. И сегодня уже седые ветераны вспоминают ее добрым словом. И все, посещавшие ее дом, потом говорили Виктору: «Какую ты выбрал жену, не знаем, а вот что мать у тебя замечательная старушка — это точно».

Анна Никитична, так звали тещу, не в первый раз посещала их на Северах и обычно всегда говорила: «Соскучилась по внучке. Она у меня единственная, а здесь вкусненьким ребенка не побалуешь. Дай, думаю, проведаю». Но это была больше отговорка. Сердце болело у нее за всех — и за внучку, которую она хотела взять в Питер, но ее пока не отдавали, и за дочь, и за зятя, особенно за их совместную жизнь. На то были причины. Нет, зять внушал ей доверие, а вот дочь последнее

время стала что-то взбрыкивать. «Отбилась от рук, — говорила она зятю, — возьми вожжи, не поддавайся!» Но одно дело — слово, а другое — личный догляд и материнское руководство.

Путь от причала до дома занял не более двадцати минут. Виктор не ошибся, его ждали. Дверь открыла теща, радостно поцеловала его и сообщила, что жена и дочь уже спят:

— Ждали-ждали, да не выдержали — заснули. Сказали, чтобы я их разбудила. «Титан» натоплен, ужин готов. Хотели поужинать вместе. Минут десять назад звонил какой-то оперативный и просил, когда ты придешь, чтобы сразу позвонил ему.

Все это Анна Никитична говорила на ходу, пока он снимал сапоги и развешивал мокрую канадку.

Виктор заметил накрытый стол, на котором красовалась бутылка пятизвездочного армянского коньяка — роскошь по тем временам. Но надо было звонить оперативному.

— Старик, — сказал оперативный, — давай дуй на лодку Преображенского, она стоит у шестого пирса. Казак Голота (командир дивизии подводных лодок, капитан 1 ранга Голота Григорий Емельянович — впоследствии контр-адмирал, трагично закончивший свой земной и морской путь. — *В.К.*) приказал тебе идти с ним на глубоководные испытания.

— Да ты что! У них же есть собственный минер Вася Батон!

— Ну, это вопрос не ко мне. Ты же знаешь, Голота всегда берет тебя в море. А собственно, все сам узнаешь на месте.

Приказ есть приказ. И Виктор, обернувшись к теще, которая тревожно прислушивалась к телефонному разговору, с сожалением сказал:

— Не получилось, мать, ни помывки, ни торжественного ужина. Откладывается до следующего раза. Опять в море.

С этими словами он начал надевать сапоги и еще не высохшую канадку.

Никитична, как бы что-то предчувствуя, стала его успокаивать:

— Витюша, не переживай! Мы подождем. А их я будить не буду, скажу, что ты задержался. А это надолго?

— Не знаю, надо разобраться. Может, через час и вернусь, у них есть свой минер. Наверное, здесь какое-то недоразумение.

Виктор побежал к шестому причалу. По неписаному закону подводники всегда выходы «на работу» приурочивали к ночному времени. Среди них даже бывала такая шутка: «Кто работает по ночам? Женщины древней профессии, воры и, конечно, подводники!»

Ночь была не из приятных. Добежав до пирса, он доложил на мостик субмарины: «Капитан-лейтенант Кулик прибыл по приказанию командира дивизии».

— Тебя и ждем! — ответили с мостика. — Давай в носовую швартовную. Сейчас доложим комдиву и будем отходить!

Виктор попытался выяснить обстановку, но его никто не слушал. Все засуетились, а старпом по кличке «Гусь лапчатый» второпях сказал, что потом все объяснит.

Пришлось покориться судьбе и забыть про праздничный ужин, про горячий «титан», про беседу с тещей и прочие радости, о которых моряку по большей части только приходится мечтать. Виктор быстро включился в ритм жизни лодки Преображенского, ему и раньше приходилось выходить с ними в море. Торпедисты тоже знали его и вполне доверяли. Подъехавший на машине Голота первым делом поинтересовался наличием минера. Пролез на мостик. Приказано было отходить. Приготовив надстройки подводной лодки к походу и погружению, швартовные команды потянулись вниз. Путь в чрево субмарины этого проекта лежал

через надстройку мостика и два вертикальных и длинных трапа вниз — недаром эти лодки на флоте называли «сараями» из-за рубки огромных размеров.

Когда Кулик пробирался к трапу вниз, его в темноте мостика задержал комдив и, как бы извиняясь, сказал:

— Не обижайся, капитан-лейтенант. Все знаю. Придем с моря, дам тебе отдохнуть. А сегодня надо вводить эту лодку в строй.

Виктора тронуло такое внимание к его персоне и он, переполненный самых что ни на есть уважительных чувств к каперангу, которого уже хорошо изучил, быстро направился в первый отсек.

Самые неприятные для подводников выходы — на испытания после всяких ремонтов в заводе и, в частности, на глубоководные испытания. «Глубоководка» — так называют ежегодные погружения лодки на предельную рабочую глубину в целях испытания корпуса и забортных механизмов. Кстати, на них представители заводов избегали ходить. Поэтому и неудивительно, что Вася Батон, минер этой лодки, капитан 3 ранга, более опытный в житейских вопросах, чем Виктор, перед самым выходом вдруг «серьезно» заболел. На таких выходах происходят всякие «случайности», о которых тогда было не принято распространяться. Не обошлось без «рядового случая» и на сей раз.

Придя к утру в полигон глубоководных испытаний, комдив принял решение начать их без надводного обеспечения — нужно было спешить. Кстати, на флоте, как и у автомобилистов, многие ЧП происходят именно из-за спешки.

Ритуал глубоководных испытаний сложен: через каждые 10 метров глубины лодка задерживается, все тщательно осматривается и прослушивается, и только после докладов из всех отсеков — «Отсек осмотрен, замечаний нет!» — она преодолевает следующие 10 метров. И так — до глубины 270 метров.

Но в тот раз на глубине между 230 и 240 метрами, когда, имея дифферент на нос, субмарина медленно шла в глубину, в первом отсеке раздалось шипение, хлопок, и весь отсек сразу заволокло плотным туманом. Виктор, стоявший у переговорного устройства «Нерпа», успел доложить в центральный пост: «Пробоина в первом отсеке!» — и бросился искать вместе с матросами эту самую пробойну. Сделать это было сложно. Струя била откуда-то из-за трубопроводов, переплетений которых в подводной лодке не счесть, и была такой силы, что сбивала с ног. Глубина уже около 260 метров, так что давление воды зашкаливало за 25 атмосфер. Для подпора был дан воздух высокого давления в отсек, да и в центральный посту не дремали. Вскоре, прудая аварийно, лодка, как пробка из шампанского, выскочила из объятий глубины и закачалась на поверхности моря. Описывать весь сложный процесс борьбы за живучесть — весьма неприятное занятие. Надо отдать должное — панике никто не поддавался. После всплытия выяснилось, что «пробойной» стала прокладка, вырванная из фланца трубопровода, связанного с забортной водой. Но, несмотря на такую, казалось, незначительную пробойну, воды в отсек набралось изрядно, и она полностью затопила электрическую помпу (насос) в трюме, за которую очень переживал механик.

Виктора вызвали на мостик, и комдив начал его расспрашивать обо всем подробно. Когда минер хорошо отозвался о моральном духе, то флагманский механик Жёна Кобцев не выдержал и встрял в разговор: «Товарищ комдив, надо разобратся — по «НБЖ» (Наставление по борьбе за живучесть) они действовали или нет?!» На что последовала резкая отповедь Голоты: «Да пошел ты! Главное — всплыли! Идем в базу, там будем разбираться!»

Лодка направилась в базу. Все переживали это событие, но было приказано до вынесения окончательного вердикта не распространяться со своими версиями. К обеду Виктор попал домой. Жёна с дочкой гуляли, и его опять встретила теща. По усталому виду зятя она поняла, что на этом выходе в море без беды не обошлось.

Но, умудренная жизнью, не стала приставать с расспросами, а сразу направила его в ванную, а сама стала хлопотать на кухне.

После первой рюмки коньяку Виктора потянуло в сон, и он провалился в забытие, где продолжил бороться за живучесть отсека. Проснулся он от тихого разговора Анны Никитичны с его женой. Она настойчиво убеждала дочь ласковее относиться к мужу, ценить его нелегкую службу. Из этого разговора Виктор с удивлением узнал, что, пока он был в море, мать молилась за него, чувствуя сердцем, что неспроста его назначили на этот выход. А он-то считал ее неверующей. Тогда, наконец, Виктор и понял, что молитвы близких спасают не только подводников, но и других от всяких напастей.

Уже давно нет в живых незабвенной Анны Никитичны, простой труженицы, выжившей в блокадном Ленинграде и ухаживавшей за его защитниками в госпиталях. А главное — мудрой русской женщины, отдавшей всю свою жизнь людям, родным и близким. Память о ней свято живет в семье Виктора. В ее честь названа правнучка Анна, и немалая ее заслуга в том, что Виктор уже более 55 лет живет со своей женой в мире и согласии. Дай Бог всем таких матерей.

А Виктор, переживший потом еще не одно глубоководное погружение, в итоге остался на поверхности жизни и уверен в том, что молитвы матери сыграли в этом не последнюю роль.

АВТОНОМКА

Автономное плавание или автономность корабля — понятия чисто научные, означающие продолжительность непрерывного плавания того или иного корабля без пополнения запасов. Все эти термины сводятся к продовольственным и техническим запасам судна, а о человеке ни слова, хотя он и должен быть главным элементом этой автономности.

Я имею те одну автономку за плечами. В них бывало всякое: и неудачи, и достижения, и разборки, и все что бывает на берегу, и то, что ни в какие отчеты никогда не входит. Но меня всегда поражало одно — что после таких плаваний, особенно в консервных банках субмарин, люди становились очень близкими друг другу. В этих бесконечно однообразных днях открывались души и рассказывались истории, которые в других обстоятельствах никогда не услышишь. Некоторые звучали просто как анекдоты. Об одной такой истории я хочу рассказать ниже.

Подводники тоже люди, и ничто человеческое им не чуждо. И даже тяжелая служба не может отнять у них индивидуальные черты характера. Пусть меня извинит читатель, что не буду называть подлинных имен и фамилий. Я с глубоким уважением отношусь к собратям по профессии, к их боевым подругам и только хочу подчеркнуть тяжесть не только их физического бытия, но и морального. Эта тема всегда была запретна в нашем чудном государстве.

Когда после 60-70 дней напряженного похода, обычно ночью, лодка подходит к родному причалу, у всех «женатиков» сердце не выдерживает и они любыми способами пытаются известить родных о своем благополучном прибытии. Эмоции бывают самые разные: «Распрекрасная ты моя, гони всех! Невзирая на поздний час, я спешу к тебе в карете номер 11», или «Не волнуйся, часа через два буду дома»... Но служба есть служба! На атомной лодке, даже после того, как она хорошо привязалась к пирсу, работы немало. И больше всего ее у механической боевой части.

Вспоминая историю, которую хочу рассказать для вас, мне всегда представляется кинокомедия «Ирония судьбы, или с легким паром», которая была снята в 1976 году. А то, что произошло в нашем городке-гарнизоне после возвращения одной из подлодок из автономки, было гораздо раньше. И мне кажется, что кто-то

из подводников рассказал эту историю режиссеру, и он, усовершенствовав ее, поставил фильм, который стал новогодним шедевром на все времена.

Атомоход во втором часу ноябрьской ночи плотно привязался к родному берегу. За плечами нелегкие 80 суток похода. Все до чертиков соскучились по дому: и те, у кого он был, и те, которые пока только надеялись его получить.

До городка было добрых 6–7 км, и зимой так быстро до него ночью не добраться. Старпом вызвал «автобус» (так называлась обычная крытая машина). Однако поехали не все. «Дед» (старший механик) распорядился своими офицерами сам, и поэтому большинство из них было оставлено на расхолаживание реактора. Были в этой механической части два старших лейтенанта, один киповец, другой управленец — есть и такие профессии на атомоходах. Оба были женаты, оба получили одинаковые типовые квартиры под номером 17 в одинаковых, как близнецы, домах. Ко всему, и тот, и другой — на 5-м этаже. Лифтов в них не было. Лейтенанты в то время получали, если везло, только однокомнатные и только на 1-м или 5-м этажах. Дома клепали в городках по одному проекту, и стояли они в ряд среди сопок. Их путали часто даже днем — улиц не было, номера висели не везде. И еще имела одна особенность — на лодке этих лейтенантов звали «свояками», а что это значит, объяснять не надо. В общем, жены их были родными сестрами, да к тому же и близнецами. Назовем их просто — Даша и Маша, а наших свояков — Петя и Ваня.

Обычно, когда лодки уходили в автономки, жены офицеров имели привычку уезжать на Большую землю. Там у них были разные задачи, в отличие от одной у их служивых мужчин. Но что удивляет: как бы ни были засекречены все даты, касающиеся автономного плавания, или иначе «ВС», жены их знают с поразительной точностью и как перелетные птицы все собираются точно к назначенному времени возвращения субмарины — одни несколько раньше, другие точно в день ее прихода. Все эти подробности станут ясны несколько позже.

В те годы многие военнослужащие и члены их семей предпочитали для связи с Большой землей авиатранспорт. Летали на «ИЛ-14», которые сегодня мало кто помнит, но по надежности они превосходили все современные типы самолетов вместе взятые. Да к тому же это были универсальные небесные труженики, в арктических условиях незаменимы. И, конечно, четыре часа полета до Ленинграда считались мгновением по сравнению с 48 часами скорого № 49 (Мурманск — Ленинград). Вот только с аэродрома до нашего гарнизона было добираться очень неудобно, и обычно пассажиры домой попадали ночью, но в ноябре это понятие было уже относительным — ночь была полярной. В связи с этим была в ходу такая загадка знаменитого в ту пору анекдотического «армянского радио»: «Можно ли за одну ночь полюбить жену сто раз? — Можно! Если эта ночь полярная...»

Даша прилетела в день прихода субмарины и попала в городок к позднему вечеру. Добралась в попутной. Поэтому сошла несколько раньше главной автобусной остановки, служившей основным ориентиром в распознавании своих и чужих домов. Вещей было при ней немного, и она, шустро взбежав на 5-й этаж, без труда попала в квартиру 17. За два месяца можно забыть многое, и она особенно не обратила внимания на мелькнувшую было мысль, что здесь вроде не все так, как было перед ее отъездом. Надо отметить, что и внутреннее убранство квартиры с казенной мебелью, получаемой в КЭЧ (квартирно-эксплуатационная часть) на прокат, делали их до удручения однообразными. Холодильники были огромной роскошью, и все пользовались естественными: под окном ниша на кухне, за окном — мясо в авоське.

Даша, помывшись в ванной, заботливо приготовила «титан» (был такой «агрегат» — производитель горячей воды для ванны, топился деревянными чурками) и для своего Пети. В итоге решила немного отдохнуть. Но, по иронии судьбы, Петю

задержал механик, а вот Ваню он отпустил вместе со всеми. Доехав на «автобусе» к поселковому Дому офицеров, все подводники, как воробьи, прыснули к своим домам-близнецам. Предвкушая блаженство близости с Машей (дело молодое, простительное), он не стал насиловать домашний «титан», тем более что предварительно хорошо отпарился в лодочном душе, нырнул прямо в кровать. Разбираться было некогда.

А когда сели за стол — здесь их и застала Маша. Пришлось ей рассказать всю правду. Нет, сцен не было, все было решено мудро, и Маша направилась в квартиру № 17 другого дома, чтобы объяснить Пете создавшуюся ситуацию. Квартира оказалась пустой, потому что Петя еще расхолаживал реактор, как бы вбирая в себя его энергию. После смены решил в шестом часу утра на своих двоих добираться домой. Когда он добрался, то дома его ждал горячий «титан» и отлично сервированный стол. Он радостно бросился к «Даше» и начал ее с таким пылом обнимать-целовать, что она не решилась сказать, что она не Даша, а Маша.

Потом был семейный совет, вернее, совет двух семей. Все решили полюбовно. Даша и Маша были очень похожи, и в городке их часто путали, а та ночь показала — в том сочетании, которое подложила им судьба, они подходят друг другу лучше, чем до этого. Решили не поднимать шума, а жить, как ни в чем не бывало — Маша с Петей, а Даша с Ваней. Благо, у них не было еще детей, и они только начинали жизнь.

Эту историю я услышал от Вани в одной из автономок, когда он был уже капитаном 3 ранга и выступал в должности командира первого дивизиона механической боевой части, в заведовании которого находилось все реакторное хозяйство. Я дал ему слово, что этот разговор останется между нами. Жизнь свояков и их жен-близняшек сложилась удачно, и разбивать ее случайным словом — тем более, человек доверился от тоски по далекому дому — негоже. Но теперь, по прошествии полувека, думаю, что зла своим рассказом никому не причиню.

И всегда, когда смотрю фильм «С легким паром...», вспоминаю эту историю и думаю, что все искусство зиждется на нашей жизни. Даже самая невероятная фантазия имеет свой аналог в реальности.

ПО ТРАПАМ СКОЛЬЗКИМ, ВЕРТИКАЛЬНЫМ

По прошествии более полувека во сне, как наяву, являются мне события и люди, особенно сокурсники, с которыми мне и после выпуска приходилось соприкасаться по службе.

В прошлом году на встречу в Питер приехали немногие — возраст, болезни, да и из 123-х братьев-сокурсников в живых осталось 39. «Негусто!» — так бы сказал незабвенный адмирал флота Георгий Михайлович Егоров, оставивший добрую память о себе у многих подводников времен «холодной войны». Но что поделаешь, жизнь не остановишь и против природы не попрешь! У каждого человека своя судьба, на которую накладывается и судьба страны, а она для нашего поколения была нелегкой, так что в итоге старость досталась нам весьма печальная.

Мы пришли в училище подводного плавания в послевоенные годы — в основном мальчишки из глубинки, которые не то что подводную лодку, но и паровоз видели впервые. Но через 4,5 года из стен училища под грифом «Войсковая часть 62651» (это потом оно станет имени Ленинского комсомола), мы вышли brave лейтенантами подводного флота СССР. Напутствуя нас, начальник училища, герой-подводник, вице-адмирал Николай Павлович Египко, говорил: «Служба ваша опасна, но почетна...» Так оно и было — опасностей встречалось много (в подводном флоте они есть всегда), а вот почета никто как-то и не заметил.

Вот я уже капитан 3 ранга, помощник командира атомохода. Западная Лица, секретная база нашего атомного флота. Здесь уже не одна дивизия — у причалов лодки разных проектов и разных поколений. И в каждой дивизии есть мои сокурсники, конечно, на разных должностях.

Полярная ночь, экипажи спокойно спят в казармах, на лодках бдят дежурные смены. И вдруг по флотилии объявляется: «Боевая тревога!»

Все приходит в движение. К причалам устремляется черный поток людей, извивающийся, словно гигантский удав. Я бегу рядом со своим сокурсником Львом Каморкиным, который служит на лодке первого поколения, он командир БЧ-3, не последний человек на торпедной лодке. Наши субмарины стоят у одного причала. На бегу мы рассуждаем, что бы значила эта боевая тревога. Проверок вроде бы не намечалось, неужели реальная война? Вот и наши красотки, доблестные лодки. Он — на свою, а я — на свою. Далее все мои движения отработаны до автоматизма — не зацепиться ни за один предмет, когда по скользким поручням скользишь в чрево субмарины. У люка ногой — раз. Согнулся, рукой цепко схватился за крышку люка, и второй ногой на трап — два. Двумя руками за поручни вертикально стоящего трапа схватился — три. И вот ты уже на уровне нижнего рубочного люка. Спinoй об открытый нижний рубочный люк навалился, и... здесь опять комингс. Не дай Бог в спешке на комингс люка, на зеркало его наступить. Это вырабатывается на уровне рефлекса у каждого подводника. Комингс люка на лодке — это жизнь. Комингс протекает, неплотно пригнана резина, или руковица забыта на нем, или шнур от переноски — и все. Можешь утонуть со всей командой. Не дай Бог на комингс... — четыре, схватился руками за поручни трапа центрального поста-отсека и молниеносно оказываешься на своем боевом посту. Все дело заняло полторы — две секунды. Не успел отскочить — и на голову тебе уже падают остальные. Но ты уже даешь команду: «Подводную лодку к бою и походу приготовить!»

В голове роятся шальные мысли. Нас готовили к войне — и вот она! Настоящая война! Мы выполним свой долг. Наш долг, я знал это точно, как и долг других военных людей, состоял в том, чтобы беспрекословно выполнять все приказы командира лодки, точно и профессионально работать с целью и, в конечном итоге, успешно и неотвратимо поражать противника.

Нам повезло — «война холодная» тогда не переросла в войну горячую, и мы никого не утопили. Теперь я думаю, что, случись худшее, мы бы работали на пределе сил, выполняя свой воинский долг.

Через полгода после этой боевой тревоги наша атомная ракетная подводная лодка ушла на боевую службу в Средиземное море. О том, что мы идем туда, узнали только выйдя в море, погрузившись и начав поход, когда вскрыли пакеты. Штурман заготовил карты на весь мировой океан. Этот район еще не был освоен нашими атомоходами. Мы были первыми, и как первым нам пришлось решать многие вопросы впервые.

Но главное — в июне 1967 года мы оказались в центре мировых событий: началась арабо-израильская война. Ни на какие уступки Израиль не идет. И опять мир стоит на пороге большой войны, а мы — гаранты мира. Сегодня об этом мало кто помнит, человечеству свойственно забывать уроки истории, а нам это стоило здоровья и нервов. Как пишут американские авторы: «Как только началась арабо-израильская война, командиру «К-131» было приказано в течение 15 часов подготовить лодку к нанесению ракетно-ядерного удара по Тель-Авиву. Командир был ошеломлен. Он вовсе не хотел стрелять по Тель-Авиву, но знал, что не может не выполнить приказ».

Одно дело писать, видя бой со стороны, другое — пережить его. Но, слава Богу, обошлось и в тот раз. Только одним своим присутствием атомоход сумел погасить

накал страстей между государствами. Мы выполнили свой долг, но не были отмечены наградами. Обиды не держим — это наша работа. И знаем истину — на фронте ордена дают нечасто.

По возвращении в базу после 92 суток похода началась повседневная, изматывающая, рутинная работа, где мы были уже не главные. Во всем бал правил береговой чиновник, прикрывшийся морем, словно одеялом.

Через полмесяца после возвращения я встретил в поселке Заозерный сокурсника Льва Каморкина. Он гулял со своей малой дочкой, я со своей. Пока дети знакомились, мы разговорились. Он сказал мне, что их подлодку направляют на боевую службу в Средиземное море, а у него нет желания идти в эту автономку. Я ответил ему, что знаю об этом, так как их командир Степанов приходил к нам за нашим опытом похода в СРМ — так моряки называют этот морской театр. Лев сетовал на то, что у него из-за этого похода срывается учеба на офицерских классах по минно-торпедной специальности. Он категорически был против командирской карьеры.

Он любил минно-торпедное оружие, но не любил его применение, от него гибло сразу много людей. Мы вспомнили с ним одну горькую истину, которую высказал когда-то в шутку один из уважаемых наших преподавателей. Мы называли его «папа Лондих». Приставку «папа» он получил, наверное, за чисто домашний, неофицерский и нестроевой вид. «Напьясно («папа» картавил) мы готовим из вас убийц массового масштаба». Это по поводу курсанта, «отключившегося» на занятиях минного факультета. Мало кто тогда задумался над этой шуткой всерьез. Как и не думали мы тогда с Каморкиным, что это была наша последняя встреча. Остались только вспоминая о нем.

Мы дружески расстались, полные оптимизма и надежд на будущее.

Лев Федорович служил на знаменитом нашем первенце — атомоходе «К-3», который уже и на полюсе побывал, а теперь, летом 1967 года, направлялся в субтропические воды.

После похода на полюс в июле 1962 года атомоход попал в полосу фавора — о нем писали в газетах, одна за другой на борт следовали разные делегации, а члены экипажа стали обязательными представителями многочисленных конференций и съездов. До боевой ли подготовки? Измученные командиры тихо спивались и без огласки снимались с должности. В таком темпе прошло пять лет, а тут понадобилось заткнуть дыру в плане боевой службы, и вспомнили о «К-3».

Срочно назначили нового командира капитана 2 ранга Степанова, доукомплектовали экипаж офицерами и сверхсрочниками с других подводных лодок и вытолкнули на боевую службу. Каморкин был самым опытным офицером. Экипажу пришлось срабатываться в процессе похода. Несмотря на все недостатки в подготовке к автономке, экипаж и лодка справились с поставленными задачами. Они возвращались домой, когда последовал приказ из Москвы задержаться на Фареро-Шетландском противолодочном рубеже и провести его доразведку. И это тогда, когда экипаж на пике усталости! Не из-за таких ли необдуманных вводных с дополнительными задачами уже при возвращении в базу погибла советская «К-8» в апреле 1970 года?

8 сентября 1967-го пришло радио — прекратить разведку и следовать в базу. А в четыре часа полыхнул пожар в первом отсеке, причины которого неясны до сих пор.

Люди спали, кроме вахты, и все началось неожиданно. Лев, в отличие от механика и замполита, бросился из второго отсека в горящий первый, а не от него.

Пожар в первом отсеке! Что может быть страшнее этого на подводной лодке, где первый отсек — торпедный арсенал: два десятка торпед, в их числе и ядерные. Это понимал Лев Каморкин, который, не считаясь со своей жизнью, аварий-

но затопил отсек. За этот героический подвиг он был удостоен посмертно ордена Боевого Красного Знамени и забыт. Все офицеры моего поколения знали, что орденов на «фронте» не дают, их больше вручают кабинетным военным. Таков культ жизни. Что толкнуло Льва Каморкина на такой поступок? Это трудно понять сегодня, но не тогда... Он погиб, выполнив честно и бескомпромиссно свой долг, за это ему вечная слава.

Хочу закончить пожеланием нынешнему и будущим поколениям подводников, что они должны служить и рисковать не во имя победы в войне, а во имя мира на планете! Пусть головы будут всегда полны порядочных мыслей, а не как в той прибайтке:

По трапам скользким,
вертикальным
Летишь с лицом
многострадальным,
Пустой рискуя головой...

В ЖИЗНИ ВСЕГДА ЕСТЬ МЕСТО ПОДВИГАМ!

Судьба предоставила Всеволоду Бессонову только 37 лет жизни, которые он прожил достойно. Ему было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно не на войне, но подвиг его не менее славен — подвиг в мирное время иногда даже более значим, чем на войне.

Подвигу предшествует вся жизнь, короткая или длинная. Детство Всеволода чем-то похоже на мое детство. Мы дети войны; вспоминает его одноклассница Ю.Н. Скороходова: «Жизнь была тяжелой, одевались мы бедно, зато нравственные качества всегда оставались на высоте. В то время учителя давали нам знания душой. Сева окончил школу с развитым чувством патриотизма». Я привел эти слова простой женщины о детстве Всеволода, потому что готов подписаться под ними, сам рос и мужал в такой же среде. Наверное, поэтому еще в училище между мной и Всеволодом возникли дружеские отношения. И в память о Всеволоде Борисовиче я могу сегодня уверенно сказать, что это был настоящий офицер-подводник, грамотный и беззаветно преданный Родине и морскому братству. Он был немного старше меня по годам, но никогда не кичился, держался на равных и со старшими, и с младшими.

Геройство Всеволода Бессонова состоит в том, что он стремился сохранить не только корабль, но и людей. Ныне уже не секрет, что освоение новой техники, тем более атомных подводных лодок, шло с большим напряжением и трудом. Подводная лодка «К-8» была заложена в 1957 году, вошла в строй флота в августе 1960 года и стала вторым нашим серийным атомоходом. Почему я на этом остановился? Это фактически был экспериментальный корабль, и выявленные недостатки на нем влияли на дальнейшее развитие атомного флота. Трагедия «К-8» 12 апреля 1970 года в Бискайском заливе — наглядный пример того, что все серьезные инструкции пишутся кровью. Гибель одних есть предостережение больших жертв в будущем. Так было с «К-19», но исключение и «К-8». Только об одной аварии знает весь мир, а другая до сих пор остается в тени.

Подводная лодка «К-8» не очень удачная субмарина не только потому, что она одна из первых, но и по своей судьбе. Не раз приходилось ее ставить в неплановый ремонт. После окончания ремонта в 1969 году «К-8» совершила поход на боевую службу уже под командованием капитана 2 ранга Всеволода Бессонова. Следующая боевая служба, начавшаяся 17 февраля 1970 года, оказалась роковой. Вот как об этом повествует Петр Николаевич Петров, служивший тогда на «К-8» лейтенантом, командиром электронавигационной группы:

— Смотрю на снимки и вспоминаю горечь тех дней. Это Володя Шабанов. Мы вместе в одно время в 1969-м году пришли на лодку. Ей к тому времени было десять лет. С азартом взялись за изучение атомохода. Володя стал командиром БЧ-3 (минером), а я командиром ЭНГ (штурманенком). А это мой командир боевой части старший лейтенант Коля Шмаков, на год старше меня. Экипаж у нас сложился, можно сказать, молодежный. «Стариком» среди нас был командир лодки Всеволод Борисович Бессонов. Хотя — какой старик? Ему в ту пору было лишь 37 лет. Но это был уже опытный командир, о чем красноречиво говорил его орден Боевого Красного Знамени. Если память меня не подводит, Бессонов прошел командирское становление на дизельных лодках, а затем побыл старпомом на атомоходе, и лишь позже возглавил корабль.

Об аварии Петр Николаевич рассказывает через силу. Тяжело вспоминать то, что болью отзывается в сердце, обжигает душу.

— Мы, выполнив задачи боевой службы, возвращались домой, но нас вдруг привлекли на учения «Океан». 8 апреля после вечернего чая, где-то в 21 час 30 минут, стали всплывать на сеанс связи. Ничего не предвещало беды. И вдруг мичман Леонид Оголь доложил, словно обухом по голове ударил: «Пожар в рубке гидроакустиков!»

Тут же сыграли аварийную тревогу. Не успел стихнуть ревун, как в центральный пост поступил доклад из 7-го отсека: «Горит регенерация!»

Тогда, к сожалению, не было тех средств борьбы за живучесть, в частности, вызванных пожарами, какие имеются сегодня на атомоходах. Вся надежда была на ВПЛ (воздушно-пенная лодочная система) да огнетушители.

Попытка сбить огонь в центральном отсеке не удалась. Положение на глазах становилось критическим. Пришлось всплыть. Меня, задохнувшегося угарным газом, вытащил наверх механик капитан 2 ранга Валентин Николаевич Пашин. Глотнув свежего воздуха, пришел в себя. Море было почти спокойным, а в районе 7-го отсека вода, соприкасаясь с горячим металлом, парила.

До конца выполнили свой долг специалисты главной энергоустановки: капитан 3 ранга Валентин Хаславский, капитан-лейтенант Александр Чудинов, Анатолий Поликарпов и старший лейтенант Георгий Шостаковский. Аварийная защита реактора левого борта сработала автоматически, а на правом им вручную пришлось опускать аварийную защиту реактора. «Прощайте, ребята, не поминайте лихом!» — это были их последние слова.

Было исключительно трудно, обстановка окончательно стала непредсказуемой, а главное, не было связи с центром. Но экипаж вел себя мужественно и самоотверженно. Только 10 апреля нас обнаружило болгарское судно «Авиор». К этому времени погода испортилась.

Петр Николаевич с восхищением рассказывает о мужестве и хладнокровии Бессонова. Но 12 апреля в 2 часа 15 минут лодка стремительно ушла под воду, унося с собой 22 еще живых человека.

— Потом всех нас пересадили на подошедшую плавбазу «Волга», — продолжил рассказ Петров, — где находился член Военного Совета — начальник политуправления Северного флота вице-адмирал Федор Сизов. По приходу в Североморск нас сразу же отвезли на базу отдыха, и начались разбирательства. Женам ничего не сообщали, хотя гарнизон бурлил разными слухами. Широкой огласке трагедию, разыгравшуюся в Атлантике, не придавали. Видимо, никому не хотелось признаться в гибели атомохода, к слову, одного из первых в Военно-Морском флоте СССР.

52 человека не вернулись из того похода в базу. Они честно выполнили свой долг. Флот и страна не вправе их забывать, как и их командира, сделавшего все для спасения экипажа и корабля.

Героя не забыли на родной земле. Небольшой районный городок Курской области Льгов — родина многих знаменитых людей — помнит своего геройского моряка-подводника Всеволода Борисовича Бессонова. Его именем названа одна из улиц города, главная школа города тоже носит его имя, здесь также функционирует школьный музей, посвященный его короткой и яркой жизни. Не обошел его вниманием и краеведческий музей района, где имеется экспозиция его имени. В городе открыт замечательный памятник командиру «К-8» и экипажу. Всеволод остался в море — нет почетнее могилы для моряка, — но там памятником остается только широта и долгота места, доступная немногим. Памятник на земле — это память для всех, дань уважения курян своему земляку-герою.

Команда тоже вела себя мужественно и самоотверженно. Один лишь факт: в 4-м отсеке примером для моряков стал старший лейтенант Гамардахан Аджиев. Под его руководством был запущен дизель-генератор по отсосу воздуха из загазованного отсека. Но сам он потерял сознание. Матрос Филимонов, прослуживший на лодке два года, не растерялся и, подключив офицера к дыхательному аппарату, принял командование отсеком на себя. А когда был отдраен верхний рубочный люк, Филимонов вывел всех людей из отсека наверх.

Закрытым Указом Президиума Верховного Совета СССР членов экипажа «К-8» наградили орденами и медалями. Офицеров и мичманов, оставшихся в живых, а также всех погибших — орденом Красной Звезды, а оставшихся в живых матросов и старшин срочной службы — медалью Ушакова, одной из самых престижных наград российского флота. Звание Героя Советского Союза присвоили командиру подводной лодки капитану 2 ранга Всеволоду Бессонову (посмертно).

Подвиги не должны забываться. Герои живы, пока мы помним о них.

