

Морская летопись



АПРК «КУРСК». 10 ЛЕТ СПУСТЯ

**ФАКТЫ
И ВЕРСИИ**

Владимир Шигин



Annotation

Со дня гибели атомного подводного ракетного крейсера «Курск» минуло уже 10 лет. Но на все ли вопросы, касающиеся гибели «Курска», мы нашли ответы? Все ли обстоятельства той давней трагедии ныне известны? Об экипаже «Курска», о событиях, связанных с трагедией подводного крейсера, о ходе спасательной операции и расследовании обстоятельств катастрофы рассказывает в своей книге участник спасательной операции 2000 года писатель-маринист капитан 1-го ранга Владимир Шигин. Автору удалось собрать и обобщить уникальный материал об обстоятельствах трагических событий августа 2000 года.

- [Владимир Шигин](#)
 -
 - [Часть первая](#)
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Глава третья](#)
 - [Глава четвертая](#)
 - [Глава пятая](#)
 - [Глава шестая](#)
 - [Глава седьмая](#)
 - [Часть вторая](#)
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Глава третья](#)
 - [Глава четвертая](#)
 - [Глава пятая](#)
 - [Глава шестая](#)
 - [Глава седьмая](#)
 - [Глава восьмая](#)
 - [Глава девятая](#)
 - [Глава десятая](#)
 - [Глава одиннадцатая](#)
 - [Глава двенадцатая](#)
 - [Глава тринадцатая](#)
 - [Часть третья](#)

- [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Глава третья](#)
 - [Глава четвертая](#)
 - [Часть четвертая](#)
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Глава третья](#)
 - [Глава четвертая](#)
 - [Глава пятая](#)
 - [Глава шестая](#)
 - [Глава седьмая](#)
 - [Послесловие](#)
 - [Иллюстрации](#)
-

Владимир Шигин

АПРК «КУРСК». 10 ЛЕТ СПУСТЯ

Факты и версии

Экипажу АПРК «Курск» посвящаю.

Автор

*Мои-то куряне опытные воины,
под трубами повиты,
под шлемами взлелеяны,
с конца копья вскормлены...*

«Слово о полку Игореве»

*Кто посмел тосковать по суше?
Забудьте думать и не горюйте.
Номер приказа... Секретно... Слушай...
Всем, всем, всем, кто похоронен на грунте:*

*Товарищи матросы, старшины и офицеры.
В годовщину славной победы нашей
Флагман разрешает раздраить двери
И распахнуть горловины настезь.*

*Рыб и чудовищ морской пучины
Через пробоины гнать косяком,
Бушлаты заштопать нитями тины,
Бляхи надраить золотым песком.*

*Ровно в полночь с ударом четвертым
Склянок флотских, мои друзья,
Всплыть на поверхность, равняясь побортно.
Парадом командовать буду я.*

*И, как приказано, — в полночь
Мы поручни трапов на ощупь хватали,
Тонули мы молча, падали молча
И молча всплывали, всплывали, всплывали...*

*В хлябях соленых, запрокинув головы,
Распластав руки и открыв рты,
Мы всплывали со стометровой —
А может, и более темноты.*

*Горнисты вскинули к звездам горны
И затрубили, не видя звезд:
Началась перекличка сквозь штормы
С норда на зюйд и с веста на ост.*

.....
*Проходим мы морем Баренца,
И Черным, и Белым, и Балтикой.
Нам уж никогда не состариться,
Никогда не мерзнуть в Арктике.*

*Поднявшись над палубной кровлей,
Мы, год уж который подряд,
На волнах, пропитанных кровью,
Проводим привычный парад.*

*Отбой... Вновь уходим в глубины:
Отсеки телами запрудив,
Ложимся опять под турбины
И падаем возле орудий.*

*Но если внукам придется с врагом
Сойтись в час решающей мести,
Ждите нас — мы снова всплывем,
Но уже с кораблями вместе.*

*Мы были когда-то, нас нет.
Мы были, мы будем... МЫ ЕСТЬ!*

Валентин Пикуль. «Марш мертвых команд»

В далекой, занесенной снегами и продуваемой ветрами заполярной Ара-губе стоят атомоходы Северного флота. Они теснятся у причалов в ожидании приказа вырваться на океанские просторы. А потому несведущий человек не сразу поймет, почему всегда пустынно только у одного и того же 8-го причала. От этой пустоты сразу же становится как-то тревожно. Проходящие мимо причала подводники всегда замедляют шаги у памятной доски, что висит на стене контрольно-дозиметрического поста. Они всегда объяснят несведущему, что именно от этого 8-го причала утром 10 августа 2000 года ушел в свой последний поход атомный подводный ракетный крейсер «Курск». Впрочем, объяснять некому, потому что чужих здесь, как правило, не бывает.

Теперь у 8-го причала пусто, только тихо плещет внизу стылая северная волна, да как-то особенно тоскливо кричат проносящиеся над головой чайки. Больше здесь никогда уже не будут стоять корабли, ибо хозяин этого дома ушел из него навсегда...

Часть первая
«КУРСК» И ЕГО ЭКИПАЖ

Глава первая

КОРАБЛЬ

Не мною первым замечено, что корабли, как и люди, имеют свою судьбу. Есть корабли-счастливицы, те, у которых все в их жизни получается. Они выходят невредимыми из самых невероятных ситуаций, служа верой и правдой людям долгие и долгие годы. Однако есть корабли, на которых словно лежит печать некоего проклятия. Они буквально притягивают к себе всевозможные неприятности. Их преследуют аварии и катастрофы, на них все время гибнут люди, и в конце концов они погибают и сами, унося с собой немало жизней. Атомный ракетный подводный крейсер «Курск», казалось, принадлежал к первой категории. Судьба этого корабля изначально складывалась вполне благополучно. Счастливым было, прежде всего, само его появление на свет. На фоне развала флота первой половины 90-х годов, массового списания и уничтожения сотен и сотен еще вполне боевых кораблей все же были найдены силы и средства для достройки «Курска». Счастливым было и начало его, увы, столь короткой биографии.

В конце 60-х годов советский военно-морской флот окончательно вышел на просторы мирового океана. Одновременно перед ним встал весьма непростой вопрос: как противостоять мощным авианосным группировкам ВМС США?

Первые годы дело обстояло вроде бы неплохо. Но в 1968 году на верфи «Ньюпорт Ньюс Шипбилдинг» в США был заложен первый атомный суперавианосец нового поколения СУН-68 «Нимитц» — родоначальник большой серии кораблей этого класса, строительство которых продолжается и в настоящее время. По сравнению со своими предшественниками «Нимитц» имел значительно более высокую живучесть и ПВО, рубеж которой расширился до 5000 километров. Резко возросла и ударная мощь плавучих американских аэродромов.

Первоначальный расчет на полки ракетно-носной авиации полностью не оправдывался. Да, стратосферные Ту-16 могли наносить удары ракетами в любой точке океана по старым (времен еще Второй мировой войны) авианосцам, однако наличие мощной противовоздушной обороны на новейших атомных суперавианосцах уже изначально снижало их боевую эффективность. Необходимо было новое и неожиданное для американцев решение. И оно было найдено.

Задача борьбы с новыми авианосными соединениями США

предопределила дальнейшее развитие в СССР класса крейсерских атомных подводных лодок, вооруженных крылатыми ракетами, способными наносить массированный ракетный удар из-под воды по неприятельским кораблям с больших дистанций и с возможной избирательностью поражения целей. Входявшие к этому времени в состав советского ВМФ атомные подводные лодки проекта 675 (даже после модернизации) не могли уже гарантировать уничтожения неприятельских морских группировок. Время и обстоятельства требовали создания нового, более мощного и более дальнобойного ракетного комплекса с подводным стартом. Под новый ракетный комплекс, естественно, требовался и новый ракетоносец, способный вести залповую стрельбу из подводного положения 20–24 ракетами (по расчетам именно такая концентрация ракет гарантировала «пробитие» противоракетной обороны американского авианосного соединения). Кроме этого, новый подводный ракетоносец должен был обладать повышенной скрытностью и глубиной погружения, что позволяло бы ему преодолевать противолодочную оборону противника и обеспечивало последующий послезалповый отрыв от преследования.

Поисковые работы по созданию подводного ракетоносца 3-го поколения начались в 1967 году, а в декабре 1969 года командование ВМФ выдало официальное тактико-техническое задание на создание «тяжелого подводного ракетного крейсера», оснащенного ракетным комплексом оперативного назначения, — крейсерской атомной подводной лодки, вооруженной крылатыми ракетами нового поколения оперативно-тактического назначения. При разработке проекта нового подводного ракетоносца широко использовался научно-технический «задел» и отдельные конструкторские решения, полученные при создании самой скоростной подводной лодки в мире — проекта 661. Новый проект получил наименование «949».

Одновременно под началом академика В. Челомея велась работа и по созданию нового ракетного комплекса. Новая ракета, названная «Гранит», была принята на вооружение в 1980–1981 годах. Создателям «Гранита» удалось реализовать весьма непростые задачи: подводный старт ракет, обладающих скоростью 2,5 тысячи километров в час и дальностью полета более 500 километров, управление полетом исключительно с помощью бортовой аппаратуры, без вмешательства извне, подлет к цели на минимальной высоте, что сводило на нет все старания ПРО вероятного противника.

Академик Челомей считал «Гранит» лучшим из своих творений. «Гранитами» по сей день вооружены наши атомные ракетные крейсера,

включая и новейший «Петр Великий». Ими вооружили и подводные атомоходы 949-го проекта.

«Курск» и принадлежал к серии атомных ракетных подводных крейсеров проекта 949 А. В Центральном конструкторском бюро «Рубин», где был спроектирован этот левиафан океанских глубин, его называли «Антеем». Почему «Антей»? Вспомним, что это знаменитый персонаж древнегреческой мифологии, сын бога морей Посейдона и богини Земли Геры. В любом единоборстве Антей неизменно выходил победителем, так как каждое прикосновение к земле-матери давало ему новые силы. Он и погиб только тогда, когда оказался оторванным от материнского лона... Именно силе мифического Антея должна была, по мысли конструкторов, соответствовать мощь реального атомохода. Добавочная приставка «Аз», появившаяся в обозначении проекта позднее, означала более новую модификацию основного базового проекта. Американцы, обожающие в силу своих амбиций давать нашим военным кораблям свои собственные наименования, прозвали атомоходы этой серии «Оскарами». Почему, сказать сложно. Однако если вспомнить знаменитые оscarовские кинематографические номинации, то вполне возможно, что американцы удостоили подводные лодки этого проекта своей высшей оценки. Признание, говорящее само за себя! Тут уж наш вероятный противник душой не покривил, и то, ведь он не имеет у себя ничего подобного да и обзаведется ли когда-нибудь, неизвестно... Американцы, как известно, обожают помпезность и выпренность в названиях, а вот наши моряки между собой называют «Антей» по-домашнему — «батоны». Они и впрямь по внешнему виду напоминают фантастически огромные батоны. Однако больше все же эти корабли, на мой взгляд, схожи с огромными дремлющими на водной глади китами.

По боекомплекту «Антей» в три раза превосходили аналогичные подводные лодки второго поколения. Отныне американские авианосцы нигде не могли чувствовать себя в безопасности.

Первоначально на верфях Северодвинска были созданы два корабля проекта 949 («Гранит»): «Архангельск» и «Мурманск». Первый из них — К-525 (впоследствии названный «Архангельском»), вошедший в строй ВМФ 2 октября 1981 года. Так началась эра «Антеев». Затем проект был серьезно доработан с учетом опыта эксплуатации первых двух кораблей и значительно усовершенствован. Необходимость в атомных подводных ракетных крейсерах была очень велика, а потому после доработки основного проекта с тех же северодвинских стапелей стали один за другим сходить все новые и новые «Граниты», получившие приставку «Аз» к

обозначению основного проекта и ставшие именоваться после этого «Антеями»: «Краснодар», «Воронеж», «Смоленск», «Орел» и «Курск» — для Северного флота, «Челябинск», «Томск», «Омск», «Иркутск», «Вилючинск» и «Красноярск» — для Тихоокеанского. При этом необходимо отметить, что каждый переход очередного «Антея» с Севера на Тихий океан Северным морским путем уже сам по себе являлся отдельной страницей в истории нашего флота, причем страницей героической. Именно поэтому почти каждый такой переход завершался, как правило, присвоением командирам этих подводных лодок звания Героя Советского Союза и России, а экипажи практически полностью становились орденоносными.

Когда атомоходы типа «Антей» именуют подводными лодками, это не совсем правильно. Даже официальное наименование АПРК — атомный подводный ракетный крейсер — и то, на мой взгляд, не отражает в полной мере всей мощи этих подводных монстров. Подумать только: полное подводное водоизмещение этих кораблей достигает почти 23 тысяч тонн! (Вспомним, что только самые большие в истории отечественного кораблестроения линейные корабли типа «Севастополь» имели такое водоизмещение.) При длине в 155 метров и ширине в 18,5 метра они имеют осадку более 9 метров. Чтобы было легче представить это себе воочию, можно сравнить корпус корабля-гиганта с восьмиэтажным девятиподъездным домом. А потому «Антей» — это не просто подводные атомные ракетные крейсера, это подводные суперкрейсера или даже подводные линкоры. Не секрет, что на сегодняшний день они являются самыми крупными в мире подводными лодками. По водоизмещению их превосходят лишь знаменитые «Акулы», но последние являются двухкорпусными катамаранами.

Сегодня в открытой печати уже опубликовано немало данных о кораблях отечественного ВМФ, в том числе и о АПРК. На основе этих данных я и позволю себе дать читателю некоторое представление о том, что же представлял собой «Курск». Итак, АПРК проекта 949 А могут погружаться на глубину до 600 метров. Обладают скоростью надводного хода в 15 узлов и подводного — в 33 узла. На вооружении состоят 28 противокорабельных ракет «Гранит», расположенных в 28 пусковых установках контейнерного типа. Помимо этого атомоход имеет 24 противолодочные управляемые ракеты и торпеды в различных комбинациях. Имеется 2 торпедных аппарата диаметром 650 миллиметров и 4 аппарата диаметром 533 миллиметра.

Из рекламного описания АПРК проекта 949 А: «... Предназначены для

нанесения ракетных ударов по корабельным группировкам и береговым объектам. Модернизированный вариант проекта 949. Добавлен 10-й отсек для улучшения внутренней компоновки средств вооружения и оборудования. По конструкции — двухкорпусная подводная лодка с прочным корпусом цилиндрической формы переменного диаметра, разбитым на 10 отсеков. Рубка имеет ледовые подкрепления и крышку округлой формы, облегчающую всплытие во льдах. В ограждении выдвижных устройств размещены два перископа и антенны: радиосекстана, РЛС, КВ и УКВ связи, радиопеленгатора, спутниковой связи и навигации. Лодка также оборудована всплывающей антенной буйкового типа, позволяющей принимать радиосообщения, целеуказания и сигналы спутниковой навигации, находясь на большой глубине и подо льдом. Носовые горизонтальные рули расположены в носовой оконечности и убираются в корпус. Главные механизмы имеют блочную конструкцию и систему двухкаскадной амортизации. Контейнеры с ракетами находятся вне прочного корпуса и расположены под углом 45 градусов к горизонту. Противокорабельные ракеты большой дальности полета полностью автономны на траектории, имеют многовариантную программу атаки целей и повышенную помехозащищенность. Все торпедные аппараты расположены в носовой части, могут принимать мины вместо торпед. Для комфортности личного состава имеются спортивный зал, бассейн, солярий, сауна и живой уголок».

Даже столь беглого описания ТТД корабля вполне достаточно, чтобы судить о его почти безграничной боевой мощи.

В октябре 2000 года во время так называемой второй водолазной операции в штабе Северного флота я встретился с генеральным конструктором «Антеев» Игорем Леонидовичем Барановым. Он возглавлял группу по оказанию оперативной помощи и консультации тем, кто работал в это время на затонувшей субмарине. Мы сидели за огромным столом, заваленным чертежами и технической документацией, и Игорь Леонидович рассказывал мне о своем уникальном детище:

— Наши «Антей» вошли в состав флота как третье поколение атомных подводных лодок. Первая лодка — в восьмидесятом году. В мае двухтысячного мы провели научно-практическую конференцию по этому поводу. Увы, тогда ничего не предвещало беды. «Антей» — это, без всякого преувеличения, вершина отечественного подводного кораблестроения. Лодка очень малозумная, обладает высокой скоростью подводного хода и глубиной погружения, у нее прекрасная обитаемость, а автономность вдвое больше, чем на лодках предыдущего поколения. Мощная система воздуха

высокого давления. История распорядилась так, что, согласно советской военной доктрине, нашим подводным лодкам, действующим в океане, в случае начала боевых действий не приходилось рассчитывать на чью-либо помощь. Команды должны были спасать себя сами. В связи с этим большое внимание на лодках этого проекта было уделено и спасению экипажа, для чего предусмотрена спасательная камера, рассчитанная на весь экипаж плюс еще несколько человек. Всплывающее аварийно-информационное устройство сконструировано так, что самостоятельно отстреливается в случае аварии, всплывает и в течение пяти суток посылает радиосигналы с координатами аварии более чем на три тысячи километров. Особое внимание при конструировании кораблей этого проекта мы обратили и на живучесть, которая у «Антеев» весьма совершенна. Все основные агрегаты и механизмы дублированы: два реактора, две турбины и два винта. В свое время на «Смоленске» в Саргасовом море была авария линии вала, и лодка прекрасно дошла до базы на одном валу, сохранив скрытность и выполнив стоявшую перед ней задачу. Аналогичная ситуация была на Тихоокеанском флоте с «Омском», который тоже из-за аварии одной из линии валов прибыл домой всего лишь на одном. В лодку заложен тридцатипроцентный запас плавучести! У американцев, для сравнения, он составляет всего тринадцать. Это значит, что «Антей» при полном затоплении любого из своих отсеков с двумя балластными цистернами все равно обязательно всплывет на поверхность.

Одно время бытовало мнение, что американские однокорпусные и одновальные лодки менее шумны, чем наши двухкорпусные и двухвальные. Практика, однако, опровергла эти разговоры. Шумность «Антеев» не больше, чем у их наиболее вероятных противников — американских лодок типа «Лос-Анджелес».

Под стать размерам и технической насыщенности и боевая мощь «Антеев», основу которой составляет комплекс крылатых ракет П-700 «Гранит». Что такое «Гранит», очень хорошо представляют себе американцы, для которых этот всепогрушающий комплекс стал настоящей головной болью. Представим себе такую картину. Над безбрежной гладью моря внезапно встают один за другим 24 водяных столба. Это с многометровой глубины уходят ввысь одна за другой ракеты. Там, на высоте, они выстраиваются в боевые порядки и устремляются к указанной им цели. С этой секунды противник обречен, ибо спасти его уже не может ничто. Особенность «Гранитов» в том, что они не реагируют ни на какие помехи, их невозможно сбить с намеченного курса, как и невозможно обмануть. Ракеты идут пошелонно: впереди разведка, затем главные силы,

по бокам фланговые дозоры. Если противник пытается перехватить смертоносную армаду, то от нее сразу же отделяется отвлекающая группа, в то время как основные силы продолжают свой путь. Даже при выходе в окончательную атаку «Граниты» никогда не действуют по шаблону. Всякий раз они сообразуют свои действия с условиями сложившейся обстановки. На подходе к цели они разделяются на несколько групп, каждая из которых имеет собственную задачу: одна отвлекает, вторая прорывается, третья добивает. Дело в том, что в полете «Граниты» ведут себя почти как живые существа. Они постоянно обмениваются между собой информацией, помогают и защищают друг друга, сообща вырабатывают план нападения и обороны от возможного перехвата. На сегодняшний, да, видимо, и на завтрашний день оружия подобного «Гранитам» не будет создано нигде мире, ибо оно почти абсолютно. И это не пустые слова. Одного залпа «Гранитами» вполне достаточно, чтобы разнести вдребезги целую авианосную ударную группу противника во главе с авианосцем.

А кроме этого «Антеи» имеют и самое современное торпедное вооружение. Они в состоянии не только защитить себя, но и нанести мощный торпедный удар. А потому государство, имеющее в составе своего флота такие корабли, может поспорить за господство над мировым океаном с кем угодно. Именно поэтому американцы не без оснований прозвали «Антеи» «убийцами авианосцев» и определили их как наиболее приоритетные цели для своих многоцелевых субмарин...

А вот мнение о своем корабле второго и последнего командира «Курска» капитана 1-го ранга Геннадия Лячина:

— Корабль наш вообще, можно сказать, уникальный, имеющий перед подлодками противника целый ряд преимуществ. К тому же такой класс кораблей, совмещающих торпедное и ракетное оружие, у них вообще отсутствует. У нас оружие превосходит их образцы и по мощности, и по спектру своих возможностей, поскольку при необходимости мы можем одновременно атаковать из глубин океана множество целей, то есть наносить удары по наземным объектам, одиночным кораблям и крупным их соединениям. Кроме того, лодка имеет хорошую маневренность, высокую скорость движения в подводном положении.

Один из конструкторов отечественных атомных подводных лодок кандидат технических наук капитан 1-го ранга Д. Фланцбаум, отдавший немало лет проектированию наших подводных лодок, оценил «Антеи» на страницах военно-морского журнала «Морской сборник» более критически: «Зарубежных аналогов у атомных подводных лодок проекта 949 нет. У наших монстров 941 (имеются в виду тяжелые атомные подводные

крейсера СН типа „Акула“. — В. Ш.) и 949, как у людей-великанов по сравнению с нормальными, есть недостатки, обусловленные их необъятными размерами, прежде всего очень плохая маневренность, обусловленная огромной инерционностью и большой длиной корпуса. Если лодки проекта 941 по своему назначению предполагается использовать из отдаленных и сравнительно безопасных для них районов, то корабли проекта 949 предназначены для действий по крупным надводным кораблям, хотя и с достаточно больших дистанций. При этом они не застрахованы от воздействия противолодочных сил, а маневр уклонения от противолодочного оружия у них крайне затруднен. Послезалповый уход на большие глубины осуществляется медленно, так как ход и дифферент приходится ограничивать из-за опасности проскочить предельную глубину погружения. Надо еще учесть, что в мирный или предвоенный период малозумные и маневренные иностранные подводные лодки часто следят за находящимися на боевых позициях нашими неуклюжими великанами и при наступлении военных действий или даже при обострении международной обстановки могут без свидетелей расправиться с ними. И ВМФ узнает об этом по факту прекращения связи. Скажем: „Не дай бог!“ Но думать об этом надо заранее... Таким образом, экстремальные требования заказчика по оружию — количеству ракет на атомных подводных лодках — обусловили несуразный рост их водоизмещения и соответственно ухудшение маневренности и повышение уязвимости. Кроме того, вследствие большого количества ракетных шахт в проекте 949 пришлось столкнуться с затруднениями установки достаточно важного, но размещаемого после оружия и атомной установки оборудования. В частности, первую группу аккумуляторной батареи проектанту пришлось установить в первом отсеке. Наблюдение от ВМФ с этим решением не согласилось из-за опасности попадания в аккумуляторы заборной воды из торпедных аппаратов (при этом из аккумуляторов выделяется хлор). Проектант показал, что заданный ракетный комплекс не дает иных вариантов размещения и в порядке компромисса предусмотрел аккумуляторную яму с герметичной (при обеспечении вентиляции) и весьма прочной выгородкой и предложил считать ее как бы отдельным отсеком (только сейчас мне довелось узнать, что проектант в дальнейшем не реализовал это намерение). С этим пришлось согласиться, но это было не единственным затруднением, ведь и центральный пост управления кораблем пришлось предусмотреть во втором отсеке из-за вытеснения его теми же ракетными шахтами. Разумеется, подводные лодки существуют для несения оружия, но его количество должно быть разумным, не в ущерб

живучести и уязвимости корабля, иначе это оружие кораблю не удастся применить.

Необходимо упомянуть о некоторых положительных элементах в проекте 949, имеющих отношение к судьбе „Курска“.

Прежде всего — надежная атомная энергетическая установка. У всех поколений атомных подводных лодок были надежные реакторные установки. Даже после пожаров в процессе катастроф аварийная защита срабатывала и обеспечивалось расхолаживание реакторов, во всяком случае, предупреждалось аварийное нарастание мощности.

В проекте 949 в дополнение к ранее применявшимся средствам спасения экипажа при авариях предусмотрено очень эффективное по идее средство спасения — всплывающая спасательная камера для всего экипажа.

Роковое несчастье — затопление 2-го отсека и гибель большинства команды в самом начале бедствия — не позволило использовать его на подводной лодке „Курск“. Как выяснилось, камера оказалась поврежденной. Выходы из затонувшей подводной лодки посредством шлюзования торпедных аппаратов или спасательных люков физически трудны, а подводники при таких бедствиях бывают очень ослаблены... Поэтому внедрение спасательных всплывающих камер является существенным улучшением и совершенствованием спасательных средств. Однако спасательная камера должна рассчитываться на ударостойкость значительно более высокую, чем все лодочное оборудование, так как ее использование предполагается после сотрясений, разрушающих прочный корпус подводной лодки. По-видимому, целесообразно установить оптимальные исходные данные для расчетов ударостойкости камер.

Наконец, в заключение приходим к банальному выводу, что при составлении и согласовании ТТЗ на проектирование необходимо иметь ясное представление, что при создании нового проекта корабля ничего даром не дается, будь то слишком малое водоизмещение, или слишком большое количество ракетных шахт, или любые другие сверхзадачи, которые неизбежно вызывают плохие последствия. И самый главный вывод: при создании кораблей ничего нельзя делать за счет снижения живучести и надежности — важнейших составляющих боеспособности кораблей и безопасности их экипажей».

Все специалисты, однако, сходятся в одном: сверхсовременные «Антей» стали прощальной песней советского военно-промышленного комплекса, создавшего за несколько десятилетий величайший из океанских флотов — Советский ВМФ. Именно они воплотили в себе идею почти

идеального подводного корабля, способного противостоять в одиночку мощнейшим эскадрам противника и выходить из этого противостояния победителем. Флотилии подводных су пер крейсер о в должны были составить основу двух наших отечественных океанских флотов — Северного и Тихоокеанского. Так было задумано, но распалась великая держава, поменялись приоритеты, последовал обвал сокращений, начался период забвения. К этому времени на стапелях Северодвинского судостроительного завода уже стоял корпус очередного «Антея», того самого, кому была суждена самая короткая и самая трагическая судьба...

Экипаж «Курска» был сформирован 18 марта 1991 года. Впрочем, тогда еще названия «Курск» не было, а крейсер именовался куда более прозаично К-141. Вначале подобрали офицеров и прежде всего командиров боевых частей. В июле экипаж отправился в учебный центр в Обнинск. За время обучения понемногу пополнялись. Кадры подбирал лично первый командир капитан 1-го ранга В. Н. Рожков. Старпомом стал капитан 2-го ранга И. Сидоров, командирами боевых частей — А. Беликов, С. Чередниченко, М. Коцегуб, М. Байгарин, А. Байбаков и В. Воробьев. Основу первого экипажа «Курска» составили вчерашние выпускники военно-морских училищ, а потому его порой в шутку именовали экипажем старлеев.

В феврале 1993 года экипаж прибыл в Видяево и до октября стажировался на однотипном «Воронеже». После этого доукомплектовались матросами и поехали в Северодвинск на завод, где уже достраивался их родной корабль. Огромный корпус к этому времени уже возвышался Монбланом в знаменитом 55-м цеху. Весной 1993 года на завод пришла директива Главнокомандующего ВМФ «О присвоении АПРК К-141 почетного наименования „Курск“». Экипаж с радостью воспринял это известие.

К октябрю 1993 года экипаж доукомплектовался матросами и старшинами контрактной службы, став на сто процентов профессиональным.

14 мая 1994 года К-141 был спущен на воду. Там же в Северодвинске корабль впервые посетила делегация из Курска. А вскоре была подписана и директива о присвоении атомному подводному ракетному крейсеру К-141 наименования «Курск» в честь победы на Курской дуге. Потом начались швартовые, заводские и ходовые испытания, проверка торпедного, ракетного комплексов, ракетные и торпедные пуски. 30 декабря 1994 был подписан Государственный акт о приемке корабля флотом от промышленности. 20 января на «Курске» подняли Андреевский флаг.

Поднимал его старший боцман корабля старший мичман Николай Мизяк. На Татьянин день, 25 января, покинули Северодвинск и взяли курс на родное Видяево.

Предназначенная для экипажа корабля казарма вызвала оторопь даже у выдавших виды. Некогда принадлежавшая выведенной в ОФИ К-131, она была полностью разграблена. Посреди коридора грудой дров валялось лишь несколько разбитых прикроватных тумбочек. А потому все — от электрики до цветов — делали и доставали сами, как могли.

...Меня всегда удивляло, почему в Советском Военно-Морском Флоте столь малое внимание уделялось названиям кораблей и, прежде всего, подводных лодок. Да и те, что присваивались, чаще всего были весьма случайны. По сути дела, имена собственные присваивались только тогда, когда этого нельзя было не сделать. Так, передавались по наследству вместе с гвардейскими и краснознаменными флагами имена кораблей, прославившихся в истории флота, имена подшефных областных комсомольских организаций, имена государственных деятелей и заслуженных адмиралов. Шефские связи в ту безмятежную пору носили характер более праздничный, чем деловой. Подводный флот при этом почти на сто процентов был номерной. Атомоходы именовали, как правило, литерой «К», дизельные подводные лодки — «Б» или «С» с указанием соответствующего тактического номера. Сегодня говорят, что это делалось исключительно в интересах секретности и скрытности. Возможно, отчасти дело обстояло именно так, однако мне все же кажется, что существовала и еще одна причина. Советским адмиралам, создававшим величайший флот мира и занятых в силу этого множеством неотложных дел, было просто некогда заниматься подобными мелочами. Численность корабельного состава стремительно росла, а потому даже номера приближались к четырехзначным.

К именам собственным начали возвращаться только тогда, когда катастрофически стало сокращаться строительство флота. К середине же 90-х обстановка вообще приобрела критический характер, и моряки были вынуждены обратиться за помощью ко всей России. Они давали своим кораблям имена городов, и те, прекрасно понимая подоплеку происходящего, не оставили новых подшефных в беде, помогая чем могли. Теперь шефство обрело совершенно иной смысл. Теперь устойчивые шефские связи стали залогом выживания как кораблей, так и их экипажей. А потому, когда АПРК К-141 получил наименование «Курск», командование не без основания полагало, что руководство Курской области их в беде не оставит. И не ошиблось! Курск сделал все возможное, чтобы

облегчить жизнь и службу «своим» подводникам. В далекое Видяево отправляли продукты, деньги и предметы первой необходимости. В Курске не раз бывали делегации с корабля, а в Видяево — представители города и области. В 1999 году в Курск на отдых был приглашен весь экипаж с женами и детьми. Поехали очень многие и потом говорили, что это был один из самых больших праздников в их жизни. Город подарил кораблю автобус. Этот «пазик» с надписью «Курск» и теперь колесит по разбитым видяевским дорогам. Теперь на нем возят вдов... Я не являюсь поклонником бывшего губернатора Курска Руцкого, однако для своего подшефного корабля он делал все, что мог, и даже больше. В этом случае офицерское начало в нем неоспоримо преобладало над любыми политическими расчетами.

В 1995 году «Курск» в сопровождении спасательного судна ходил к месту гибели «Комсомольца», где совершил глубоководное погружение. Не знаю почему, но в этом визите к старшему погибшему собрату мне видится нечто почти мистическое...

В январе 1998 года в плавдоке «Сухона» северодвинского производственного объединения «Севмаш» «Курск» прошел плановый доковый ремонт. Перед этим там же, на «Севмаше», была проведена модернизация торпедных аппаратов лодки под новые торпеды.

В 1998 же году в Видяево прибыл епископ Белгородский Иоанн, который освятил «Курск». Он окропил святой водой рубку атомохода и его флаг. Экипажу епископ подарил копию 700-летней иконы Курской Божией Матери, а каждому подводнику — маленькую иконку Николая Угодника, заступника и покровителя всех мореплавателей.

Высшей точкой в недлинной биографии «Курска» стал, разумеется, его боевой поход в Средиземное море. Перед ним «Курск» выполнил ракетную стрельбу на приз главкома. Что это такое, знают только те, кто хоть раз участвовал в подобных состязаниях. На корабле полным-полно всевозможных посредников, контролеров, фиксирующих не только каждый шаг, но и каждый вздох. Огромный груз ответственности — не только перед своим соединением, но и перед всем флотом. Эту стрельбу «Курск» выполнил на «отлично» и завоевал самый престижный приз в отечественном военно-морском флоте.

Боевой поход... Когда-то в советские времена такие походы были едва ли не ежемесячными. Атомоходы Северного флота постоянно бороздили глубины Средиземного моря, сменяя друг друга. На нашего вероятного противника это действовало отрезвляюще, а потому не было ни бомбардировок Югославии, ни войн на Ближнем Востоке. Увы, с распадом

великой державы, каким был СССР, закончилась и эра господства нашего флота в Средиземноморье.

Некоторое время моряки на свой страх и риск еще пытались что-то делать, но все их отчаянные попытки были обречены. В Севастополе расформировали знаменитую Средиземноморскую эскадру, и последние корабли покинули Срединное море. Последним парадом нашего флота там стал поход авианосно-маневренной группы (АМГ) во главе с тяжелым авианосным крейсером «Адмирал Кузнецов» под флагом первого заместителя Главкома ВМФ адмирала Игоря Касатонова. Участвовала в том походе и атомная многоцелевая подводная лодка Северного флота «Волк» (К-461). А затем наступила достаточно длительная пауза. Обидно, но даже в дни бомбардировок авиацией НАТО сербских городов мы так и не смогли выслать к югославским берегам ни одного боевого корабля. Черноморский флот подготовил отряд, но тогдашнее руководство страны сочло за лучшее не портить отношений с «другом Биллом».

И вот, наконец, в 1999 году внезапно для всех в Средиземное море ворвался «Курск».

Рассказывает командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов: «Поход „Курска“ был осуществлен по моему замыслу, управлял им тоже я. Командиру „Курска“ удалось полностью реализовать наш замысел. Корабль скрытно прорвался в Средиземное море через Гибралтар. Это был не прорыв, а песня! Да и затем действия были в высшей степени грамотными, были отработаны вопросы применения оружия и осуществлено слежение за американской АУТ. За этот поход я представил командира „Курска“ к званию Героя России, а экипаж — к орденам и медалям. У нас есть разные Герои, но самая, на мой взгляд, большая заслуга — это получить Золотую Звезду за чисто военное, командирское искусство, за оперативно-тактические дела».

Внезапное появление в Средиземном море новейшего «убийцы авианосцев» вызвало в рядах 6-го флота США настоящую панику. Наверное, нечто подобное бывает, когда в центре овечьей отары внезапно появляется матерый волк — овцы разбегаются, кто куда. Вот и с появлением «Курска» среди лениво плавающих американских эскадр последние стали разбегаться.

Еще бы, где-то в толще средиземноморских вод за авианосцами неотступно следует монстр, способный в течение нескольких минут разнести в клочья десятки кораблей. Присутствие его ощущается все сильнее, он уже буквально дышит в затылок, но обнаружить потенциального убийцу невозможно. К поискам «Курска» были

привлечены противолодочные силы всех средиземноморских стран НАТО. Искали, как говорится, всем миром. Всем миром и проморгали... Блестяще выполнив свою задачу, «Курс» исчез так же внезапно, как и появился.

Таких звонких оплеух на море американцы не получали давно, это был сокрушительный удар по американскому самолюбию. По неофициальным данным, не обошлось даже без кадровых перестановок. Сразу несколько начальников, в том числе командующий противолодочной обороной Гибралтарской зоны, поплатились своими должностями. Сам же «Курск», по сути дела, был возведен в ранг личного врага Америки.

Рассказывают офицеры дивизии, участвовавшие в том походе:

— Очень трудно проходили Гибралтар. Вместе с нами одновременно шло 69 целей. Работали и в районе Сардинии, и в море Альборан, и неподалеку от знаменитой Пальмы-де-Мальорки. Мы подходили к натовцам вплотную и работали по ним как хотели, причем порой даже внаглуу на перископной глубине. Весь их хваленый профессионализм на деле оказался самым настоящим блефом. Честно говоря, мы даже не ожидали, что они настолько беспомощны. Они нас несколько раз цепляли, но всякий раз быстро теряли. А мы, как на тренажерах, нанесли ни много ни мало, а пять условных ракетных ударов по их кораблям. Уже позднее узнали, что командование 6-го американского флота объявило премию своим командирам кораблей за нашу поимку. Поставлено было 1200 буев, но все без толку. Плакала их премия!

А вот рассказ о боевой службе в Средиземном море и самого командира «Курска» капитана 1-го ранга Геннадия Лячина — в интервью, которое он дал вскоре после похода одной из курских газет:

— Мы побывали в южных широтах Атлантики, в Средиземном море. Если раньше там у нас было целое объединение, включавшее управление подводными силами в этом регионе, свои базы, куда можно было зайти для пополнения запасов, заняться при необходимости ремонтом, дать отдых личному составу, то сейчас такой структуры нет. Лодка новая, и в первом ее автономном походе наиболее важно было проверить, насколько надежными окажутся ее материальная часть, все жизненно важные системы, особенно в сложных условиях большого противостояния противолодочных сил флотов НАТО. В этой связи испытание на зрелость и стойкость проходил и сам экипаж. А задача была — поиск и слежение за авианосными ударными группировками потенциального противника. Предстояло узнать все: состав его сил, маршруты развертывания, переходов, характер деятельности и многое другое. Перед подводниками всегда стоит задача скрытности. Но в этом походе бывало всякое... И мы не давали спокойной жизни

многочисленными силами противника, и к себе ощущали, мягко говоря, повышенное внимание. Нам пытались активно противодействовать, в первую очередь патрульная противолодочная авиация, а также надводные корабли и подводные лодки. Мы их своевременно обнаруживали, но случалось, что и они нас засекали. У них задача была установить за нами длительное устойчивое слежение, что мы им постоянно срывали.

Обстановка в регионе из-за югославского конфликта была достаточно накаленной. Но при этом весьма интересно, что (как стало нам известно уже после возвращения на родную базу) страны Средиземноморья, такие, например, как Франция, Греция и Италия, приветствовали российский военно-морской флаг в Средиземном море, которое американцы, форсируя там свое военное присутствие, хотели бы считать своим владением, хотя у него статус открытого международного моря.

В назначенное время мы всегда имели постоянную устойчивую связь с базой, производили обмен информацией и в этом плане не чувствовали никакой оторванности. Все без исключения члены экипажа спокойно и уверенно исполняли каждый свою задачу. Хотя, конечно, были и напряженные моменты, когда после сеанса связи мы принимали целеуказания и лодка была готова к выполнению самых неожиданных маневров и вообще боевых задач, когда, образно говоря, руки были на кнопках пуска.

После похода, учитывая его достаточно высокую результативность, меня принял Главнокомандующий ВМФ, затем председатель правительства РФ, а потом и президент. Владимир Владимирович внимательно выслушал короткий доклад о походе, задал несколько вопросов и высказал удовлетворение миссией экипажа атомного подводного ракетного крейсера «Курск» в Атлантике и Средиземноморье. Высокая оценка результатов похода дана также главкомом ВМФ и Министерством обороны России. В частности, отмечалось, что благодаря хорошей всесторонней подготовке к походу самого корабля и его экипажа в автономном плавании при выполнении боевой задачи не было никаких нештатных, экстремальных или аварийных ситуаций. А противник был вынужден, бросив на поиски нашей лодки все свои силы, понести колоссальные затраты сил, средств и материальных ресурсов. Только топлива при поисках нашей лодки им было затрачено на 1,5 миллиона долларов, да плюс с иными расходами поиски и попытки слежения за нашей лодкой обошлись примерно в 20 миллионов долларов.

Главный же вывод был таким: Россия не утратила возможностей в целях собственной безопасности и своих национальных интересов

обеспечить свое активное военное присутствие во всех точках Мирового океана и по-прежнему ее атомный подводный флот является надежным ядерным щитом нашей великой морской державы.

Сохранились снятые любительской видеокамерой кадры встречи вернувшегося с моря «Курска». Вот встречающий подводников начальник штаба флота вице-адмирал Михаил Моцак, выстроенный на причальной стенке экипаж и рапортующий Геннадий Лячин:

— Задачи боевой службы выполнены! Личный состав здоров, матчасть в строю. После пополнения запасов готовы к выполнению боевых задач!

Счастливые лица жен и детей... цветы... традиционный жареный поросенок...

Язык официальных бумаг сух и лаконичен, но при этом, однако, максимально информативен: «В ходе выполнения задач боевой службы в Средиземном море АПРК „Курск“ действовал в условиях подавляющего превосходства противолодочных сил вероятного противника. Выполнял задачу по наблюдению за авианосными ударными многоцелевыми группировками противника. Осуществлял слежение за ними и производил попутный поиск АПЛ иностранных государств, сохраняя скрытность и боевую устойчивость».

Итоги боевой службы оказались столь значительными, что командир «Курска» вскоре был вызван в Москву, где лично докладывал о результатах похода Главнокомандующему ВМФ, а затем и президенту России. 72 члена экипажа были представлены к правительственным наградам. Капитан 1-го ранга Г. Лячин — к званию Героя России. АПРК «Курск» признан лучшей подводной лодкой СФ. Губернатор Мурманской области Ю. Евдокимов вручил командиру корабля приз «Лучшая подводная лодка Северного флота».

По итогам соревнования за 1999 год «Курск» был объявлен лучшим в дивизии. Пять боевых частей признаны отличными. 23 процента членов экипажа являлись мастерами военного дела — цифра уже сама по себе потрясающая! Даже в былые годы на кораблях имелось по три-четыре мастера военного дела, а здесь без малого четверть экипажа! Остальные 77 процентов — специалисты первого и второго классов.

Как уже отмечалось, после боевой службы экипаж «Курска» с женами и детьми был приглашен на отдых в шефствующий над ним город. Жили в профилактории «Маяк». Каждый день экскурсии, по вечерам приемы. Они посещали святые места и театры, музеи и картинные галереи. Для мужчин были устроены специальные экскурсии на Курский ликеро-водочный и пивоваренный заводы. Но все хорошее имеет обыкновение быстро

кончатся, и скоро их снова ждали занесенные снегами Видяево, северные ветра и родной подводный крейсер.

В последнее воскресенье июля 2000 года «Курск» участвовал в военно-морском параде в честь Дня ВМФ. Участие в параде всегда считалось признанием заслуг корабля, его командира и экипажа. Как они были красивы и подтянуты в парадных тужурках с золотыми кортиками, как дружно кричали троекратное «ура» в ответ на поздравление командующего флотом! Какими были счастливыми и окрыленными! Еще бы, ведь впереди их ждали новые выходы в море и подготовка к новой боевой службе. Мог ли тогда кто-нибудь подумать, что в тот день и флот, и Североморск навсегда прощались с «Курском»? Что всем этим ребятам оставалось жить каких-то две недели?

После празднования дня флота «Курск» должен был принять участие во флотских учениях, где отрабатывалось взаимодействие авианосно-маневренной группы. Атомному подводному ракетному крейсеру предстояло выполнить 11 августа учебную ракетную стрельбу и 12 августа учебную стрельбу торпедой. После этого корабль должен был вернуться в базу и заниматься уже непосредственно подготовкой к предстоящей боевой службе.

То должна была быть не просто рядовая боевая служба, то должен был быть океанский парад отечественного военно-морского флота, демонстрирующий всему миру, что великая Российская морская держава по-прежнему жива.

15 октября из Североморска должна была уйти на три месяца в Средиземное море авианосно-маневренная группа Северного флота в составе тяжелого авианосного крейсера «Адмирал Кузнецов», тяжелого атомного ракетного крейсера «Петр Великий», большого противолодочного корабля «Адмирал Чабаненко», сторожевого корабля «Задорный», танкера «Осипов» и спасательного судна «Алтай». Из-под воды эту группу должны были прикрывать атомная подводная лодка «Псков» и атомный подводный ракетный крейсер «Курск». На переходе к кораблям Северного флота должны были присоединиться эскадренный миноносец «Беспокойный» и танкер «Лена» с Балтийского флота. Одновременно из Севастополя навстречу идущим из Атлантики кораблям выходил отряд кораблей Черноморского флота в составе сторожевого корабля «Пытливый», большого морского танкера «Бубнов», спасательного буксира «Шахтер» и транспорта «Маныч». После объединения группировка должна была отрабатывать на просторах Средиземного моря всевозможные боевые упражнения, демонстрируя всему миру Андреевский флаг.

Известие о предполагаемом походе Российского флота вызвало настоящую панику в военно-морских кругах НАТО. Там еще не пришли в себя от того шороха, который наделал в Средиземноморье в прошлую боевую службу «Курск», и вот теперь туда намереваются двинуться лучшие военно-морские силы России. Немедленно стали приниматься ответные меры, 6-й американский флот был в срочном порядке переведен в состояние повышенной боевой готовности и начал спешно пополняться дополнительными силами. Обе стороны понимали, что предстоит противостояние, в котором американцам трудно рассчитывать на успех.

К новому дальнему походу экипаж «Курска» готовился с особым энтузиазмом. Ребята были уверены в своей новой победе. Поручиком тому — итоги предыдущей боевой службы. Но тогда «Курск» был совершенно один против армады натовских сил, теперь же он шел в Средиземное море в составе мощнейшей группировки. Кто мог встать на его пути?

К августу экипаж корабля полностью отгулял отпуска, укомплектовался и был готов к выполнению поставленных задач. До боевой службы оставался теперь лишь один трехдневный выход в море.

В последний год уходящего столетия Россия готовилась вернуться на просторы Средиземного моря. Но она тогда так туда и не вернулась. Причиной тому стала катастрофа «Курска»...

Глава вторая

КОМАНДИР

В гарнизонном Доме офицеров вдовам выдавали фотографии. Они брали их осторожно, даже несколько боязливо и тут же начинали всматриваться, ища своего, самого родного и единственного. Они брали фотографии как самое дорогое, что осталось теперь у них от той теперь уже такой далекой и совершенно иной жизни. На фотографиях были изображены их мужья. Гордые и красивые, в тужурках с золотыми погонами и при кортиках, они стояли в парадном строю на палубе своего подводного крейсера. То был снимок с последнего Дня ВМФ. Именно так, все вместе, именно с этой палубы плечом к плечу и шагнули они в вечность каких-то полтора месяца спустя...

Каким он был, экипаж «Курска»? Какими были те, кто теперь уже навсегда останется в нашей памяти молодыми? Они были совершенно разными по жизненному опыту и привычкам, по мечтам и увлечениям. Их объединял флот, корабль и служение Родине. Их навечно объединила и общая страшная судьба.

...Металлическая дверь открылась с таким звуком, словно открывалась кремальера, и мы оказались в казарме атомного ракетного подводного крейсера «Курск». Отсюда экипаж ушел в свой последний поход. Входящих в казарму корабля встречает плакат: «Гордись службой на АПРК „КУРСК“». По опустевшей казарме меня водит чудом оставшийся в живых боцман «Курска» мичман Николай Алексеевич Мизяк. Ряды матросских коек с аккуратно заправленными одеялами. Поверх одеял аккуратно сложенные тельняшки и бескозырки сверху. Ряды и ряды бескозырок... За каждой чья-то оборванная жизнь... Вот комната отдыха, умывальник, теннисный стол, гимнастические тренажеры и библиотека — подарок шефов из Курска. Стенд с описанием православных праздников, схемы приборок, организационные приказы. В свернутых рулонах стенные газеты с боевой службы. Николай Алексеевич открывает кабинеты. Мы не входим в них, а, словно боясь потревожить покой, молча стоим на пороге. Этот — командира... Этот — старшего помощника... Этот — заместителя по воспитательной работе... Этот — командиров дивизионов... Всюду какие-то бумаги на столах, какие-то вещи, одежда. Ощущение такое, что люди только что покинули эти помещения и вот-вот вернутся обратно. От этого становится не по себе. Тишина казармы тревожит душу и давит на сердце.

В «умывальнике» личного состава разбитое зеркало. Боцман смотрит на него и хмурится.

— Два месяца назад разбили! — говорит он затем, смотря куда-то в сторону. — Я еще тогда подумал, не к добру это!

В комнате отдыха огромный стенд, посвященный погибшему «Комсомольцу» с фотографиями всех тех, кто тогда не вернулся с моря. В коридоре во всю стену персональный флаг «Курска», некогда врученный командиру губернатором Курской области: Андреевский стяг с гербом Курска, на лазоревом щите три золотых соловья. Рядом славянской вязью знаменитая фраза из «Слова о полку Игореве»: «Мои-то куряне опытные воины, под трубами повиты, под шлемами взлелеяны, с конца копья вскормлены...»

Мы разговариваем с боцманом. Я все время ловлю себя на мысли, что, находясь здесь, я как-то совсем по-иному начинаю осознавать случившееся. Ведь именно здесь, в этих стенах, служили и жили герои моего печального повествования, те, о ком я хотел бы рассказать, отдав последний долг их памяти.

Они ушли, им больше не вернуться...
Им жен не обнимать, не целовать,
С порога дома им не оглянуться
И дверь ключом не открывать.

Они ушли в бессмертье, в строчки писем,
В рыданье жен, в морщины матерей.
В последний раз их отпустила пристань
В холодное безмолвие морей.

Они ушли... Одетый в траур берег...
Родной их порт сиренами ревет...
А жены, дети, матери не верят,
Что экипаж обратно не придет.

Уже закончив писать эту книгу, я невольно поймал себя на мысли, что все они давным-давно стали мне родными. Я знаю теперь их привычки и мечты, я знаю их жен, детей и родителей. Порой мне кажется, что ночами они приходят ко мне и я подолгу разговариваю с каждым из них. Я рассказываю им о том, как по-прежнему любят их безутешные вдовы, как

молятся за них мамы, как стойко переживают горе их отцы. Порой мне кажется, что и сам я давным-давно член их экипажа, что мне просто выпала судьба рассказать о них, тех, кто ушел в океан и не вернулся из него...

* * *

Любой корабль начинается с командира, а потому, говоря об экипаже «Курска», надо прежде всего сказать о его командире Геннадии Петровиче Лячине. Средства массовой информации не обошли командира «Курска» своим вниманием, однако, сколько бы ни писали о каком-либо человеке, всегда найдутся черты, о которых еще не сказано.

Не все в службе Геннадия Лячина складывалось просто. Он уже был опытным командиром ракетной дизельной подводной лодки, когда началось очередное реформирование и его корабль приговорили к списанию. Перед командиром встал вопрос, что делать дальше, где и кем служить. Разумеется, можно было бы уйти на какую-нибудь береговую должность, но он хотел плавать, а потому пошел старшим помощником в экипаж к своему однокашнику по училищу. Что значит идти старшим помощником, когда ты уже постоял хозяином на ходовом мостике, понять может только моряк. Это как наступить на горло собственной песне. И он наступил. Не год и не два ходил Геннадий Лячин в старпомах, а целых пять лет. За это время изучил новую для него атомную технику, сдал все допуски и после ухода в запас первого командира «Курска» был как наиболее достойный назначен на его место. От кого-то в Видяеве в отношении Лячина я услышал такую фразу: «Это был наш последний океанский командир!» Да, он был океанским командиром, потому что имел за плечами четыре боевые службы. Но дай бог, чтобы он не был последним! России еще выходить и выходить на океанские просторы, а потому ей нужны настоящие командиры.

Но Геннадий Лячин стал и первым командиром новой российской океанской школы конца XX столетия. Именно он вывел свой атомоход после долгого перерыва на просторы Средиземноморья, именно он сделал все от него зависящее для возвращения престижа отечественного флота. Он погиб, успев сделать лишь первый, но, возможно, самый важный и трудный шаг в этом направлении. Теперь следом за ним пойдут другие. Мы же будем помнить, что именно скромный командир «Курска» первым поднял наше почти было упавшее океанское знамя.

Родился будущий командир «Курска» в первый день 1955 года в рабочей семье в совхозе «Сарпинск», что находился в самой российской глубинке — в Сарпинском районе Волгоградской области. В 1972 году окончил среднюю школу в Волгограде и поступил в высшее военноморское училище подводного плавания имени Ленинского Комсомола, знаменитый Ленком. Летом 1977 года Лячин уже лейтенант и командир группы ракетной боевой части на дизельной ракетной подводной лодке К-58 Северного флота. Затем была служба на других подводных лодках в различных должностях. В 1980 году старший лейтенант Лячин уже командир боевой части. Вскоре он — капитан-лейтенант.

Из капитан-лейтенантской аттестации Г. П. Лячина:

«Тактическая подготовка хорошая. Оружие вероятного противника знает. Обладает хорошими командирскими навыками. Боевой частью руководит уверенно. Умеет принимать грамотные самостоятельные решения».

В октябре 1984 года Лячин уже старший помощник командира.

Из служебной характеристики старпома подводной лодки Б-77 капитана 3-го ранга Г. П. Лячина:

«Постоянно работает над повышением уровня командирской подготовки и знания сил и средств вероятного противника. Имеет практические навыки в самостоятельном управлении кораблем и применении оружия. Обладает хорошими командными и организаторскими способностями. В сложной обстановке ориентируется правильно, умело принимает грамотные решения».

В 1986 года старпома Лячина направляют на учебу на офицерские классы. Там же он становится капитаном 2-го ранга.

Из представления на звание:

«Ранее по службе на флоте в офицерских должностях аттестовывался положительно. Участник двух дальних походов. За время прохождения службы на классах зарекомендовал себя дисциплинированным, исполнительным офицером... В сложных условиях ориентируется хорошо, способен принимать грамотные решения и нацелить личный состав на их выполнение... По

характеру выдержан, спокоен».

И снова служба старшим помощником, теперь уже на Б-478. В октябре 1988 года капитан 2-го ранга Г. П. Лячин вступил в самостоятельное командование дизельной ракетной подводной лодкой Б-304.

Из представления на назначение командиром:

«Допущен к самостоятельному управлению лодкой 651-го проекта. Накопил большой опыт плавания и выполнения задач боевой подготовки. Наплаванность составляет 743 ходовых суток, в надводном положении 83780 миль, в подводном — 19564 мили... Выполнены две торпедные и одна ракетная учебная стрельбы, все с оценкой „отлично“».

Спустя три года командир лодки собрался поступать в академию.

Из характеристики, данной для поступления:

«Обладает хорошими командирскими и организаторскими качествами. Работоспособность хорошая. В сложной обстановке Ориентируется правильно, умеет принимать грамотные решения. Обладает хорошими методическими навыками в обучении подчиненных».

Но поступить в академию так и не удалось. Шел уже 1991 год, и началось сокращение флота. Вывели из боевого состава и лодку Лячина. И тогда бывший командир уходит старпомом в соседнюю дивизию на ракетный атомоход. Еще пять лет прослужил он повторно в старпомовской должности. Только в 1996 году освободилась командирская должность, и Геннадий Лячин стал командиром «Курска» и капитаном 1-го ранга. Да, путь к командирскому мостику «Курска» был нелегок, ведь только в звании капитана 2-го ранга Геннадий Петрович проходил девять лет! Но не отчаялся, не разуверился, не потерял желания вновь взойти на командирский мостик и в конце концов добился своего!

Он был хорошим командиром. В дивизии и сейчас хорошо вспоминают, как в самые трудные для флота годы Лячин вечерами ходил по семьям подводников, объяснял женам причину задержек зарплаты, уговаривал, успокаивал. Многие семьи удалось ему тогда сохранить.

А затем был беспримерный за последние годы поход в Средиземное море, вызвавший оторопь и панику всего натовского флота.

Сколько фотографий командира «Курска» я ни видел, всюду на его лице была улыбка. В штабе 7-й дивизии подводных лодок Северного флота на одном из стендов я обнаружил старый снимок: Геннадий Лячин вполоборота за пультом в центральном посту. На лице обычная немного застенчивая улыбка. Под снимком подпись: «Лучший СПК (старший помощник командира) капитан 2-го ранга Г. Лячин. Бывший командир Б-304. Утвержден военным советом СФ на должность командира АПРК». Еще один стенд, и снова Геннадий Лячин, но уже с погонами капитана 1-го ранга. Под фотографией написано, что по итогам учебного года он является лучшим командиром по боевой подготовке в дивизии.

Вспоминает командир второго экипажа «Курска» капитан 1-го ранга Олег Якубина: «Гену мы все уважали. Во-первых, он являлся самым старшим из нас по возрасту, во-вторых, самым опытным. Он был любимцем дивизии и ему позволялось многое из того, что не разрешалось другим. К себе в экипаж Гена отбирал всех, кого хотел. Естественно, любой командир с неохотой отдает хороших спецов, но, когда просил Гена, ему никто никогда не отказывал. По натуре он был очень спокойным и уверенным в себе. От него прямо-таки шла энергия уверенности. Мы, командиры, периодически вызываемся на флот. По пути всегда стараемся сделать остановку в Коле, попить пива. В последний раз, незадолго до последнего выхода „Курска“, тоже была такая поездка. В Коле Гена говорит: „Давайте я всех вас угощу!“ Все заулыбались: Гена решил за пивом сходить! Скоро возвращается, а в руках куча мороженого. Немая сцена. Он говорит: „Если не хотите, я сам съем!“ Пришлось съесть. На другого, быть может, за такую шутку и обиделись бы, но на него было просто невозможно».

Из воспоминаний офицера штаба 7-й дивизии капитана 2-го ранга Сергея Ковалева: «Гена Лячин был командиром от бога. Добрейшей души человек, но достаточно твердый, а иногда и жесткий командир. Собеседников и друзей располагал к себе сразу же с начала разговора. Прекрасный подводный тактик. Когда в 1999 году в Средиземном море натовцы бросили на поиск „Курска“ сразу несколько АМГ и противолодочных эскадрилий, они даже след корабля отыскать не смогли. В отличие от многих хваленых боевых служб конца 80 — начала 90-х годов „Курск“ вышел на боевую службу в распорядительном порядке, то есть за сутки до директивного срока, по приказу командующего СФ. Геннадий был и прекрасным семьянином. Россия должна беречь и ценить таких командиров, а не терять их».

Вспоминает зам. комдива по воспитательной работе капитан 1-го ранга

Иван Надзиев: «У Геннадия Петровича был свой стиль работы, особенный подход к делу, своя мера ответственности за начатое дело. Среди командиров лодок Лячин по праву считался лидером. К нему прислушивались и сами командиры, и офицеры штаба. Он не боялся отстаивать свою точку зрения, не забывал об интересах коллектива. Мы хорошо видели, как он стремился сделать все, чтобы его экипаж считался по-настоящему лучшим. Наши подводники рвались к нему в экипаж, хотели получить хороший старт в службе, набраться командирского опыта. Все знали, что Геннадий Петрович всегда рад поделиться знаниями и в итоге заставит любого члена экипажа решать поставленные командиром задачи на максимально высоком уровне. Организация службы на „Курске“ всегда была одной из самых высоких на соединении. Геннадий Петрович всегда был бодр, полон энергии, и, глядя на него, невозможно было и в мыслях „сачкануть“. Его работоспособность подбивала на работу каждого в экипаже...»

«Примечательно, что в центральном посту на „Курске“ всегда было тихо, — рассказывает начальник отдела подготовки ПЛ управления боевой подготовки СФ капитан 1-го ранга М. Колбунов. — Геннадий Петрович даже на проверках перед боевой службой не повышал голоса. Его уверенность в себе передавалась подчиненным, и все приказы экипаж отработывал без заминок. Этот момент очень важен и показателен для единого боевого коллектива».

С капитаном 1-го ранга Сергеем Ежовым мы встретились в Главном штабе ВМФ, где он ныне служит. Наверное, так хорошо командира «Курска», как он, не знает никто. И это не пустые слова. Рассказывает Сергей Ежов: «С Геной мы познакомились где-то в году восемьдесят седьмом — восьмом, когда оба были командирами лодок. Он — дизельной ракетной, а я — атомной. Встречались большей частью на всевозможных совещаниях и подведениях итогов, хотя наши лодки и входили в состав разных дивизий. В 90-м году его 35-я дивизия была расформирована. Почти одновременно расформировали и мой экипаж. Так мы с Геной Лячиным оказались за штатом. В апреле 91-го вышла директива о формировании первого и второго экипажей строящегося „Курска“. Мне предложили идти на второй экипаж командиром. Я согласился. Старпомом к себе я предложил пойти Гене. Он согласился. Вместе начали собирать людей. Гена на этом этапе мне здорово помог. Привел много своих соплавателей по 35-й дивизии. К сентябрю 91-го мы сформировали экипаж и отправились на учебу в Обнинск. Обратно в Видяево вернулись только в марте 93-го. Приняли „Воронеж“. Первый экипаж в это время убыл в Североморск

принимать „Курск“. Я в то время уже собирался переводиться в Москву и готовил себе Гену на замену. На допуск к управлению кораблем он сдал очень быстро, успешно прошел квалификационную комиссию и военный совет флота. Но тогда мне перевестись не удалось, и все застопорилось. Вместе с Геной мы проплавали до 96-го года. Вместе входили в линию, отрабатывали торпедные и ракетные стрельбы. Экипаж у нас был прекрасный. Три раза подряд нас объявляли лучшими в дивизии. И в этом была огромная заслуга Гены. В феврале 96-го мы вместе сходили на боевую службу в Северную Атлантику на „Воронеже“. Отрабатывали задачи вместе с возвращавшимся из Средиземного моря „Кузнецовым“. На боевой службе вдвоем попеременно несли командирскую вахту. И я был спокоен, когда Гена заменял меня. Помню, однажды во время его вахты лодку выбросило на поверхность. Я понял это по качке. Наверху шторм и район с очень интенсивным судоходством. Но Гена не растерялся. Пока я добежал с третьего отсека до второго, он уже заполнил цистерны, погрузился и дал ход.

К этому моменту уже пришел в Видяево „Курск“, и его первый командир Рожков уволился в запас по болезни. Старший помощник у него был не допущен и потому командирскую должность предложили Гене. Естественно, он согласился. На „Курске“ у него были тесные связи с Руцким, и благодаря этому Гена много сумел сделать для корабля и экипажа».

Мы сидели с Сергеем Ежовым на десятом этаже штаба ВМФ. Из окна его кабинета, казалось, была видна вся Москва, и даже не верилось, что где-то далеко-далеко в стилой глубине лежит разорванный в куски атомный крейсер. Некоторая первоначальная напряженность быстро прошла, и Сергей рассказывал о своем друге все, что запечатлелось в его памяти.

«Гена был удивительно целеустремленный и дотошный человек. Дело ему было до всего. Будучи старшим помощником, умудрялся дойти до каждого матроса. Был очень педантичным. С Ириной они были очень хорошей парой. Дружили еще со школы, за одной партой сидели. Гена сам из простой рабочей семьи, а Ирина из потомственной морской. Ее отец еще на Соловках в войну юнгой был. Так будущий тесть его в моряки и сагитировал. Семья у Лячиных была очень дружная и хорошая. Гена был прекрасным семьянином. Он умудрялся даже иногда в обеденный перерыв примчаться домой и сготовить жене и детям обед. Ирина преподавала в школе и возвращалась поздно. Очень много имел знакомых. Мы часто общались семьями, хотя ходить к друг другу в гости удавалось не всегда, служба есть служба. Вообще Гена был чрезвычайно контактным человеком,

однако, если требовала обстановка, становился весьма жестким и требовательным. Командиром он был настоящим».

Из разговора с офицерами в штабе 7-й дивизии:

«Очень негативно относился к любителям спиртного. Всех, кто к этому делу был привержен, держал строго на контроле. Кто не вышел на службу, сразу же за таким посылался корабельный „собр“, доставлявший виновника на ковер, после чего у виновника надолго пропадала всякая охота к горячительным напиткам. Не видели за свою службу ни одного командира, кто так бы относился к своим матросам срочной службы, как Гена. Постоянно занимался тем, как его „бойцы“ накормлены, помыты, есть ли теплое белье (не дай бог застудятся!), когда последний раз писал домой и что пишут из дома. По переписке был знаком со всеми родителями своих матросов. Никогда не кичился тем, что стал командиром крейсера. Никогда не питался у себя в каюте, а всегда со своими офицерами в кают-компании».

Об этой удивительной заботе о подчиненных говорит и личное дело Геннадия Петровича. Такого, честно говоря, я никогда не встречал за время своей службы. В каждой из характеристик и аттестаций обязательно есть следующая фраза: «Проявляет особую заботу о подчиненных». Поверьте, это многого стоит!

А вот история, рассказанная мне родителями одного из офицеров «Курска». Во время учебы экипажа в Обнинске компания корабельной молодежи отправилась погулять в местный ресторан. Ближе к закрытию заведения ребята из-за чего-то повздорили с местной милицией. Произошел инцидент. Вошедшие в раж милиционеры пытались арестовать подводников, те тоже были не лыком шиты и без боя не сдались. Когда утром командир прибыл для разбирательства в отделение милиции, перед ним выложили на стол бумагу с подсчетом нанесенных заведению убытков. Сумма была для лейтенантов более чем приличная — около полутысячи долларов. В том, что мальчишки, вырвавшись на свободу из корпуса, немного пошалили в ресторане, возможно, и нет ничего особенно предосудительного. Кто из сегодняшних адмиралов и капитанов 1-го ранга может, честно положив руку на сердце, сказать, что он сам не прошел этот веселый и неизбежный этап флотской офицерской жизни?

Однако что должен был делать в данной ситуации командир корабля? Формально он мог просто-напросто отослать всех виновников с «волчьими билетами» обратно в Видяево, удержав с них астрономическую сумму убытков. Но Лячин поступил иначе. Наказав негодников своей властью, он одновременно бросил клич по экипажу на сбор денег и сам первым сделал

свой взнос. Так мудро и по-отцовски создавал он боевой организм, который зовется кратким, но емким словом — экипаж.

Не менее интересную характеристику дали Лячину молодые офицеры соседней подводной лодки: «Был очень серьезный, требовательный. Когда был старпомом, то говорят, что лучшего старпома не было за всю историю дивизии. Все всегда разложено по „полочкам“. Никаких отступлений от устава. Всегда подумает и только потом скажет. Никогда не кричал, но и не повторял дважды. Не любил, чтобы кто-нибудь кричал и оскорблял своих подчиненных. Внушал уважение уже своим внешним видом: такой большой, даже несколько вальяжный. Любил, находясь в море, туда-сюда расхаживать по центральному посту. Незадолго до гибели был у нас на приготвлении (нашего командира вызвали куда-то на инструктаж). Наш командир БЧ-5 начал кого-то отчитывать за недоработки. Лячин слушал-слушал его крики, а потом подозвал к себе и говорит: „Механик! Не надо орать, лучше объясните людям, что и как им следует делать!“ Тот сразу сник и больше никого уже не оскорблял. Не любил Лячин, когда кто-нибудь в экипаже сидит без дела. Очень не любил подхалимов и не имел любимчиков. Все для него были равны. Кто провинится в экипаже, с тем всегда беседовал сам. Практически никогда не наказывал, а учил. Самое главное, что Лячину верили и с ним не боялись идти в море. Именно из-за этого многие из нас мечтали служить на „Курске“».

10 августа Геннадий Лячин вывел свой атомный подводный ракетный крейсер в море. Этот обычный плановый выход должен был продолжаться всего каких-то три дня. Однако вышло совсем иначе, трехдневный выход в море оказался походом в вечность.

26 августа 2000 года капитану 1-го ранга Геннадию Петровичу Лячину за мужество и героизм, проявленные при исполнении воинского долга, было присвоено звание Героя Российской Федерации, увы, уже посмертно.

...В дальнем углу Ура-губы и сегодня стоит его старая дизельная подводная лодка, давным-давно выведенная из боевого состава, но все-таки пережившая своего последнего командира.

Глава третья

ОФИЦЕРЫ ШТАБА

Уже на второй день после известия об аварии «Курска», будучи в управлении кадров ВМФ, я познакомился со списком личного состава, находившегося на его борту. И почти сразу взгляд остановился на одной из фамилий. Год рождения — 1958-й. Мой год! Место рождения — Севастополь. Мой город, моя родина! Два сына... Даже зовут Владимир, как и меня! Отцы у обоих служили в ВМФ. Значит, мы в одно и то же время бегали мальчишками по одним улицам, прыгали в воду с одних и тех же херсонесских скал. Затем оба пошли в военно-морские училища, плавали, стали капитанами 1-го ранга. Так я впервые узнал о Владимире Багрянцеве, начальнике штаба 7-й дивизии. Тогда же я твердо решил, что, будучи в Видяеве, обязательно побываю в его семье.

Дом, где живут Багрянцевы, последний на улице Заречной. Дальше — сопки, удивительно красивые своей особой северной красотой. Стояли первые дни осени, и покрывавший их лес еще только начинал окрашиваться в желто-красные тона.

Екатерину Багрянцеву приехали поддержать подруги из Западной Лицы, где прошла большая часть их совместной с мужем службы. Мне показали домашнюю библиотеку. И, едва взглянув на тесные ряды книг по исторической и военно-морской тематике, я сразу же понял, что нам было бы о чем поговорить с их хозяином. Глядя на портрет хозяина дома, я невольно ловил себя на мысли, что когда-то и где-то уже видел это лицо. И вспомнил! Владимир Багрянцев удивительно похож на известного русского киноартиста Виктора Степанова — кто не помнит его в роли Михаила Ломоносова в одноименном телевизионном фильме или в роли начальника милиции в знаменитом «Холодном лете пятьдесят третьего»! Такое же богатырское сложение, высокий лоб и прямой взгляд. Я твердо уверен, что схожесть внешняя почти всегда подразумевает и схожесть внутреннюю. Хорошо известно, что Степанов — большой патриот России. Таким же патриотом своего Отечества был и Владимир Багрянцев.

В Видяеве Багрянцевы прожили всего три года после академии. С лейтенантских лет Владимир Багрянцев на «Гранитах». На них прошел все ступени службы. Их считал самыми лучшими в мире подводными лодками. Он был по-настоящему влюблен в море и больше всего на свете любил свои атомоходы. Он писал научные работы об использовании подводных

лодок в современных условиях, коллекционировал вымпела и медали. Он был поистине увлеченным человеком.

Екатерина Багрянцева угощала меня удивительно вкусными домашними пирожками и рассказывала: «Мой Володя — очень сильный человек, он всегда все брал на себя. В жизни для него существовали прежде всего подводные лодки и семья. Был он очень большой, громкий и очень семейный. Для него всегда было особенно важно, чтобы его ждали дома. Сейчас вспоминается, что он никогда не хотел быть старым и болеть. Обладал каким-то обостренным чувством патриотизма. Очень любил Россию. За нее и погиб...»

Летом Екатерина Багрянцева с младшим сыном отдыхала в Севастополе. Буквально за день до выхода в море на «Курске» Владимир позвонил ей. Сказал, что очень устал, сходит последний раз в море и после этого немного отдохнет. Сын Игорь, поговорив с отцом по телефону, расплакался:

— Я очень соскучился по папе!

В доме Багрянцевых всюду иконы. У одной из них горит лампада. И это не случайно. Капитан 1-го ранга Владимир Багрянцев был глубоко верующим человеком. Еще учась в военно-морской академии, он часто посещал церковь, что в Петербурге на Черной речке. Исповедовался там и причащался. Духовным отцом Владимира был настоятель храма Серафима Саровского протоиерей Василий Ермаков. В церковь Багрянцевы всегда ходили всей семьей. Незадолго до своего последнего выхода в море Владимир сказал жене:

— Знаешь, очень бы хотелось, чтобы в нашем гарнизоне был приход и батюшка!

Уже после гибели «Курска» было принято решение привезти разборную деревянную церковь из Костомукши.

Из воспоминаний бывшего начальника электромеханической службы 7-й дивизии лауреата Государственной премии капитана 1-го ранга Виктора Бурсука: «Владимир Тихонович по характеру был очень веселый. Увлекался историей флота, много экспериментировал в вопросах совершенствования тактики подводных лодок. Мечтал сходить старшим на боевую службу на „Курске“ в октябре 2000 года в Средиземное море. Поэтому рвался выйти в море именно на этом проекте. Идти на „Курске“ добился перед самым выходом корабля».

Из воспоминаний бывшего сослуживца капитана 3-го ранга Андрея Румянцева: «Я больше 10 лет служил на подводной лодке с Владимиром Тихоновичем Багрянцевым и жил с ним на одном этаже... В

восемидесятых мы оба начинали лейтенантами... У него было всегда такое хорошее, здоровое стремление к карьере, настоящий талант моряка. Призвание, ничего не скажешь. Здоровяк от природы, сильный, общительный, смелый... С нашей базы ушел в свой последний рейс „Комсомолец“. Когда он погиб, многие перепугались, но только не Владимир — он моряк от бога. Хотя ведь тоже — жена, дети, мог бы и побережь себя. Но тогда это был бы уже не Багрянцев».

Служебные характеристики капитана 1-го ранга В. Багрянцева говорят о том, что на всех ступенях службы он увлекался научно-исследовательской работой, работал над книгой о стратегии и тактике применения атомными подводными лодками оружия в неординарных условиях, изучал проблемы космоса. Был награжден медалью Королева. Это более чем удивительно: профессионал земного гидрокосмоса, он мечтал о космосе вселенском!

Общаясь с офицерами 7-й дивизии, я, разумеется, расспрашивал их и о начальнике штаба. Все сразу же начинали говорить о высочайшем интеллектуальном уровне капитана 1-го ранга Багрянцева, о его профессионализме. Знавший подводничье дело в совершенстве, начальник штаба был нетерпим к некомпетентности и разгильдяйству, но зла при этом никогда не таил, говорил все честно и открыто в лицо и так же быстро «отходил».

Судьба как в рулетку сыграла жизнями офицеров штаба дивизии. На учения уходили две лодки, и командование с флагманскими специалистами до последнего момента не знали точно, кто и на какой именно лодке выйдет в море. Первоначально на «Курск» был расписан заместитель комдива капитан 1-го ранга Виктор Кобелев, а Багрянцев — на другую лодку. Но в самый последний момент они поменялись местами... Что здесь скажешь? Может, и вправду у каждого своя судьба...

В штабе дивизии мне показали кабинет Владимира Багрянцева. Деловая, аскетическая обстановка. Ничего лишнего. Брошенная на спинку стула тужурка, стопка служебных документов, в углу стола открытая недочитанная книга адмирала Касатонова «Записки командующего флотом» с дарственной надписью автора. Кажется, что хозяин кабинета вышел по делам на какую-то минуту и вот-вот вернется...

У Владимира Багрянцева осталось два сына. Старший, Дмитрий, пошел по стопам отца — летом 2000 года он перешел на второй курс военно-морского училища. Игорь еще школьник. Отец очень любил обоих. У мужчин были свои особые «секреты». Вместе с отцом в нечастые выходные сыновья ходили на лыжах. Когда случилось несчастье, одиннадцатилетний Игорь встретил его как настоящий мужчина.

Плачущую мать он успокаивал:

— Мамочка, ты только держись!

Как отец и старший брат, Игорь тоже хочет быть военным моряком. Что ж, так, наверное, и должно быть, чтобы сыновья заступали на вахту вместо отцов. Тем и только тем жив наш российский флот!

* * *

Будучи на «Воронеже», я увидел запись в книге почетных посетителей, сделанную буквально за несколько дней до меня: «Были на экскурсии на атомной подводной лодке „Воронеж“. Впечатляет! Увидела, что условия для проживания хорошие. Убедилась, что служат на лодке настоящие, влюбленные в свою работу люди, романтики. Храни вас Бог, родные! Желаю вам быть здоровыми, обласканными солнцем и правительством. Вы того заслуживаете. Мать своего сыночка Байгарина Мурата Ихтияровича, капитана 3-го ранга, который всегда мечтал о море, и оно его не отпустило от себя...»

Рассказывает бывший начальник электромеханической службы 7-й дивизии лауреат Государственной премии капитан 1-го ранга Виктор Бурсук: «Мурат Байгарин был на „Курске“ со стапеля. Профессионал высшего класса. По характеру большой педант, все инструкции всегда выполнял буква в букву, а потому я уверен, что вины БЧ-3 в катастрофе быть не могло. В море пошел, чтобы подстраховать старшего лейтенанта Иванова-Павлова на стрельбу, ведь сам всегда выполнял торпедные стрельбы только на „отлично“. Капитан 3-го ранга Мурат Байгарин никак не должен был оказаться на „Курске“. Летом 2000 года он поступил в военно-морскую академию и вернулся в Видяево, чтобы оформить документы и забрать семью в Питер. „Курск“ уходил всего на три дня. На нем предстояла торпедная стрельба, и опытный торпедист Мурат Байгарин не мог отказать в просьбе командованию...

* * *

Вместе с экипажем ушел навсегда в море и капитан 2-го ранга Василий Исаенко. Службу свою он начинал на титановых лодках. Много лет прослужил „киповцем“ (специалистом по контрольно-измерительным приборам) на лодке. Несколько комиссий по ядерной безопасности

выдержал на „отлично“, а это было весьма и весьма не просто! По характеру был очень деловым и трудолюбивым человеком, все всегда делал сам, не ожидая ничьих указаний. В штабе заставить его было невозможно, так как все рабочее время проводил на лодках, обучая, воспитывая и помогая.

Из письма родных В. И. Исаенко: „Единственное, что Василий не признавал в людях никогда, так это некомпетентность и непрофессионализм. Он был хорошим, любящим отцом, сыном, мужем и братом. С детства Вася во всем был лидером. У всех преподавателей он всегда был любимым учеником. В старших классах руководил радиорубкой школы. Затем учился в промышленном техникуме, заведовал фотолабораторией. Кстати, и техникум окончил с „красным“ дипломом. Играл в городском ВИА на бас-гитаре. Затем учился в Севастопольском приборостроительном институте. Там познакомился со своей будущей женой Галиной. В Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище поступил в 1982 году и был старше своих однокурсников на четыре года. С третьего курса был заместителем командира роты по учебе, и несмотря на то, что почти год в этой самой роте командирами были только офицеры, назначаемые временно, рота считалась одной из лучших по учебе на всем курсе. На третьем курсе Василий был Ленинским стипендиатом, а само училище окончил с золотой медалью.

В сентябре 1987 года по прибытии на Северный флот его назначили инженером группы автоматики главной энергетической установки и сразу же отправили на боевую службу. При этом его должность на атомоходах только вводилась, пришлось во всем разбираться самому и в самые кратчайшие сроки. Василию предлагались, насколько мы знаем, различные должности на берегу, но он любил корабли. Золотая медаль давала ему право поступления без экзаменов в академию, но он и здесь не торопился, считал, что надо еще набраться опыта. Таким уж он был, всегда служил по принципу: не где легче, а где нужнее“.

Своими воспоминаниями о капитане 2-го ранга Исаенко делится его непосредственный начальник капитан 1-го ранга Виктор Бурсук: „Пришел он к нам в Видяево еще курсантом 5-го курса на стажировку. Сразу был виден хороший специалист, а потому мы сделали на него запрос и взяли к себе. Василий отличался прекрасным знанием электроники и был идеальным инженером-киповцем“. Быстро сдал на допуск. Пытались продвинуть по службе — ни в какую: „Хочу только инженером автоматики!“ За отличную службу на должности капитан-лейтенанта присвоили ему капитана 3-го ранга. Был этому очень рад. Когда началось повальное сокращение, Василий остался единственным грамотным

инженером КИП, а потому из морей не вылезал. Как офицер-наставник ходил на всех лодках. Это и предопределило его переход в штаб на должность помощника начальника электромеханической службы по физическим полям. Однако в основном занимался все той же автоматикой, только теперь уже организацией ее эксплуатации. Отличный профессионал. Пользовался большим уважением и доверием представителей науки и промышленности. Попав в штаб дивизии, быстро вписался в коллектив. На „Курске“ пошел в море потому, что я должен был переводиться в Москву, на мое место назначался Белогунь, а Исаенко мы хотели подготовить, чтобы он мог ходить старшим. Для этого нужно было время, так как он не прошел должность командира БЧ-5. Именно поэтому они и пошли в море с Белогунем».

Буквально за день до выхода на «Курске» Василию Исаенко вручили погоны капитана 2-го ранга. Сфотографироваться в новом звании ему уже не было суждено.

Брат Василия Александр, капитан-лейтенант и бывший инженер-подводник, после смерти брата подал рапорт о восстановлении на военной службе. Служить он хочет, как и Василий, только на лодках и только в Видяеве.

Офицером ВМФ решил стать после смерти отца и сын Василия Сергей, поступивший в Нахимовское училище. А потому можно с уверенностью сказать, что военно-морская династия Исаенко будет жить!

* * *

Вместе с Василием Исаенко пошел на «Курске» и заместитель начальника электромеханической службы дивизии по ядерным установкам Белогунь. Раньше служил на «Воронеже». Его очень ценили и начальники и подчиненные. Хотели назначить НЭМСом дивизии. В июне было отправлено представление на эту должность.

Из биографии капитана 2-го ранга Виктора Белогуня: родился в 1960 году в городе Марганец Днепропетровской области. Отец — горный инженер, мать — техник-строитель. В 1971 году закончил музыкальную школу по классу фортепиано. В 1977 закончил среднюю школу на «отлично». В том же году поступил в Севастопольское высшее военноморское инженерное училище. В 1981 году женился. В 1982 году родилась дочь Аня, а два года спустя — сын Артем. С 1983 года на Северном флоте. С 1993 года — командир электромеханической боевой части гвардейского

подводного крейсера «Воронеж». В 1993 году капитан 2-го ранга. С 1998 года заместитель начальника электромеханической службы 7-й дивизии подводных лодок. Заочно учился на пятом курсе Воронежского государственного университета на юридическом факультете. Сын Виктора Артем пошел по стопам отца. Ныне он курсант Санкт-Петербургского военно-морского института.

Родителям Виктора, проживавшим в маленьком украинском городке Марганец, о беде сообщила из Видяева его жена Галина. Как могла, успокаивала, мол, Витя просто помогает в спасательных работах... О том, что их сын на «Курске», родители узнали из телевизионных новостей.

— Мы думали, что у нас разорвется сердце! — рассказывал позднее отец Виктора Михаил Зиновьевич.

Говорит мама Виктора Раиса Владимировна: «Все у него в жизни складывалась так хорошо: служба, жена, семья. Росли внуки, сын занимался любимым делом. Раскованный, обаятельный, остроумный... Как мы все им любовались, когда он приезжал в отпуск! Единственное, что волновало, — это постоянная тревога за сына. Когда Виктор был помоложе, все говорил: „Мама, что ты плачешь, ты должна гордиться, а ты плачешь...“ Чтобы лодка не казалась чудовищем, сын однажды устроил нам со свахой на нее экскурсию. Сваха тогда, увидев эту махину изнутри, сразу занервничала, словно почувствовала опасность. А я, честно признаюсь, испытала не страх, а чувство гордости за человеческий разум. Вы знаете, я подумала: какая мощь, какое совершенство, ведь это почти как космический корабль, и люди этим управляют! Но когда увидела атомный реактор, стало не по себе. Я подошла к нему и попросила: „Ты уж Витюшечку не подведи...“»

Из воспоминаний офицера штаба 7-й дивизии капитана 2-го ранга Сергея Ковалева: «Виктор пришел в штаб с „Воронежа“. Не помню случая, чтобы он отказал кому-нибудь в какой-то просьбе. Всегда дотошный, всегда вникал в мельчайшие детали. Очень большой любитель живой природы. Придя в штаб, первым делом в свой кабинет принес живые цветы. В любое время года, даже под вой метели любой пришедший в кабинет Виктора попадал в настоящее лето. Это, конечно, деталь, но деталь, характеризующая внутренний мир этого человека. Работы никогда не боялся. Засиживался в штабе до позднего вечера. Для меня Витя — человек, на которого всегда можно было положиться как на самого себя».

Мой собеседник — капитан 1-го ранга Виктор Бурсук, непосредственный начальник Виктора.

— Основной чертой Вити Белогуня была фанатичная приверженность

механической службе, — рассказывает Виктор Иосифович. — Доходило до того, что вечером домой выгонял его чуть ли не в приказном порядке. Помню, как-то я обеспечивал ввод ядерной установки. Он тоже рядом со мной. Говорю ему: «Зачем сидеть вдвоем? Иди домой». В ответ: «Нет, я тоже погляжу что и как». Прекрасно рисовал, окончил в свое время музыкальную школу. В дружбе был очень искренен и надежен. Ради друга готов на все. В связи с моим переводом должен был занять мое место. Виктор был готов возглавить электромеханическую службу дивизии, но, увы, этого так и не произошло.

Все отмечают исключительно высокие профессиональные и деловые качества Белогуня, трудолюбие, жесткость во всем, что касалось дела, и справедливость. Зря никого никогда не ругал и не наказывал. До самого последнего момента не знал, на какой из подводных лодок идти в море. Его звали сходить на «Данииле Московском», но, подумав, капитан 2-го ранга Виктор Белогунь сказал:

— Нет, пойду-ка я на «Курске»! «Батоны» мне как-то ближе!

У него были на «Курске» какие-то дела. Говорят, хотел посмотреть в море молодых лейтенантов, насколько они готовы к предстоящей боевой службе. Кроме этого, он давно был очень дружен с командиром электромеханической боевой части «Курска» Юрием Саблиным...

* * *

Флагманский ракетчик 7-й дивизии капитан 2-го ранга Юрий Шепетнов тоже пошел в тот роковой поход на «Курске». Его жена Людмила вспоминает, что в апреле в штабе дивизии офицеры собрались на поминальный вечер по «Комсомольцу». Дело в том, что «Комсомолец» входил в состав дивизии, подводные лодки которой после очередного реформирования вошли в состав 7-й дивизии. Именно поэтому память о трагедии у острова Медвежий в 1989 году, о погибших товарищах всегда здесь была особенно свята. Вечером домой Юрий пришел в каком-то необычном состоянии. Он был очень возбужден и говорил о том, что обязательно должен как можно больше ходить в море.

— Пойми меня, я ведь морская душа! — говорил он Людмиле. — Я не могу жить без моря и подводных лодок!

Из всех своих одноклассников по училищу к 2000 году Юра был единственным, кто еще служил на боевых кораблях. Одноклассники без всяких разговоров всегда отдавали ему пальму первенства как настоящему

моряку. Его душа рвалась в море, и море приняло к себе его мятежную душу...

Родом Юрий Шепетнов был из Севастополя, а потому с первого вздоха ему был родным воздух, напоенный ветрами далеких просторов и солоноватым привкусом волны. Отец Юры Тихон Макарович старшиной 2-й статьи в далекие 50-е служил на линкоре «Новороссийск». В ту страшную октябрьскую ночь он был на корабле. Вместе со всеми до конца находился на борту «Новороссийска», и только когда линкор начал тонуть, прыгнул в воду. И сегодня Тихон Макарович отчетливо помнит, как медленно и неотвратно, словно в замедленной съемке, переворачивалась огромная черная туша «Новороссийска», словно огромное живое существо, умирая, уходило в пучину. Тихону Шепетнову тогда повезло и он выжил, удержавшись на киле перевернутого линкора.

Трагедия «Новороссийска» не отвратила старшину 2-й статьи от моря, и потому, уволившись в запас, он остается в Севастополе, становится рыбаком. За всю свою жизнь, вплоть до ухода на пенсию, Шепетнов-старший проплавал, наверное, по всем океанам планеты. Морскими офицерами стали и оба его сына: старший Александр и младший Юрий. Сейчас Тихон Макарович уже четыре года как прикован к постели после перенесенного инсульта...

Мама Юры Екатерина Марковна показывает мне школьную характеристику сына, где сказано: «По характеру общителен, но скромн, ответствен за порученное дело, очень добрый и отзывчивый. В коллективе пользуется уважением и признанием. Учится на „отлично“. Как лучшему комсомольцу школы, Юре было доверено нести почетную вахту на посту № 1 у мемориала защитников Севастополя».

— Его все любили, — вспоминает Екатерина Марковна. — Людям он всегда улыбался, на него никто не был в обиде. Юра помогал нам всем, чем мог. При последней встрече, прощаясь, он посмотрел на меня каким-то особенно долгим взглядом и сказал: «Мама! Я знаю, как тебе будет трудно, но постарайся поднять отца на ноги!» Как будто все забрали! До сих пор не верится, что Юра уже никогда не приедет к нам!

Мы листаем старые семейные альбомы. На фотографиях разных лет Юра в окружении друзей, вместе с женой Людой, дочерью Олей. И только на маленькой фотографии для документов он в одиночестве, на обороте надпись: «А это — я сам!»

После окончания училища имени Нахимова Юра попал на Северный флот на АПРК «Воронеж». Именно с «Воронежем» у него были связаны самые светлые и добрые воспоминания о службе. Здесь остались его

товарищи, те, с кем служили и дружили семьями. Именно на «Воронеже» Юра Шепетнов прошел путь до командира ракетной боевой части. На свадьбе своего друга по службе на «Воронеже» он познакомился и с Людмилой. Три года они писали друг другу, а затем состоялась скромная, но веселая офицерская свадьба. У Шепетновых была счастливая и дружная семья. По словам Люды, Юра был «отчаянный» домосед. Очень любил их шестилетнюю Ольгу. Когда однажды сидел дома «на больничном», научил ее читать, чем очень гордился.

— Мы за десять лет совместной жизни ни разу не поссорились! — рассказывает Людмила. — Я об этом никогда и никому не говорила, боялась сглазить. Теперь уже можно!

Вспоминает друг Юры командир АПРК «Воронеж» Олег Якубина: «Скажу честно, мне Юры очень и очень недостает! Он всегда был где-то рядом. Вместе отмечали праздники. Юра очень выделялся „мозгами“, был очень умный парень, когда служили вместе, всегда помогал советом. Второго такого уже не будет!»

Что любил, чем увлекался Юрий Шепетнов? Как и большинство мужчин, любил рассказывать о фантастических рыболовных удачах, любил читать книги о приключениях и морях. Прекрасно готовил. По воскресеньям в семье был традиционно его «кухонный день». По воспоминаниям друзей, у Юры были золотые руки. И сейчас у него дома стоят подсвечники удивительной красоты, сделанные его руками без всяких токарных станков, буквально на коленях с помощью одного ножа. А еще он мечтал отделать резным деревом кухню, превратить ее в настоящий теремок для своих любимых девочек.

Из воспоминания офицера штаба 7-й дивизии капитана 2-го ранга Сергея Ковалева: «Юра всегда спокойный, всегда рассудительный, всегда готовый подставить свое плечо. В короткое время влился в штабной коллектив. Проявил себя прекрасным наставником и воспитателем. Оба наших ракетных крейсера и 150-й экипаж ежегодно выполняли призовые ракетные стрельбы. По итогам 1999 года 150-й экипаж завоевал приз Главкома ВМФ, а в 2000 году его взял „Курск“. Юра Шепетнов был настоящим офицером флота России».

Из воспоминаний капитана 1-го ранга Виктора Бурсука: «Юра Шепетнов по характеру был очень спокойным и скромным. Тихо, без ажиотажа делал всегда свое дело. Все всегда решал самостоятельно. Был хорошим профессионалом. Очень любил ходить в море. Не было ни одной ракетной стрельбы, которую бы он не обеспечивал. Дважды завоевывал приз главкома по ракетной стрельбе: первый раз на „Воронеже“, второй —

на „Курске“. Согласитесь, это чего-нибудь да стоит!»

В последний раз Людмила видела Юру 24 июля. В тот день он возвращался из отпуска в Видяеве, а Люда еще оставалась с дочкой у мамы на Украине. Сейчас она вспоминает, что, прощаясь с ней на киевском вокзале, муж все никак не хотел уходить, когда поезд уже тронулся, он ее крепко поцеловал и, заскочив на ходу в вагон, еще долго махал рукой. Господи, как же хотелось ему продлить эти последние мгновения счастья!

О трагедии «Курска» Людмила услышала из телевизионных новостей. Она знала «Курск», ведь это была лодка из их дивизии. Немедленно позвонила в штаб дивизии. Спросила, где ее Юра.

— Не беспокойтесь, — ответили ей. — Он в море на «Данииле Московском».

Но она все равно поспешила в гарнизон. Ей так хотелось поддержать мужа в эти трудные минуты. Когда ехала, даже не допускала мысли, что ее могли обмануть, плакала, ей так жалко было девочек с «Курска». Она недоумеваает и сейчас: зачем это сделали, лучше бы сказали все сразу! Правду она узнала на мурманском вокзале, где встречали семьи экипажа погибшей лодки.

— Мой муж не с «Курска», но мне тоже очень надо в Видяево, — подошла она к автобусу, выделенному для прибывающих родственников «курян».

— Как ваша фамилия? — спросили ее. — Шепетнова? Нет, вы наша!

По словам Людмилы, это был самый тяжелый момент в ее жизни. А дома она нашла связки сушеных грибов, которые муж заготовил к ее приезду, и на подушке пачку своих писем, тех, что она писала ему в течение всех трех лет их знакомства до свадьбы...

— Мы любили смотреть семейные видеофильмы, фотографии, но чтобы Юра перечитывал письма, этого я не помню! — вспоминает она. — А здесь что-то с ним произошло. Он все письма перечитал. Может, какая-то тоска одиночества, может, предчувствие...

Там же, дома, она потеряла сознание. Ее долго приводили в чувство, а она все никак не могла поверить, что уже никогда не увидит своего Юру. Пока шли спасательные работы, Люда все еще надеялась на чудо, но чуда так и не произошло.

Маленькая Оля до сих пор не верит в гибель папы. Успокаивая плачущую маму, она говорит ей, что папу обязательно спасут, его просто вытащат из моря удочкой, надо только набраться терпения и еще немножко подождать...

Глава четвертая

ОФИЦЕРЫ КОРАБЛЯ

Старшим помощником командира корабля был капитан 2-го ранга Сергей Дудко. Потомственный военный моряк, выросший в Видяеве и окончивший здесь школу, он после окончания военно-морского училища снова вернулся сюда, чтобы однажды уйти из родного гарнизона уже навсегда...

Из служебной характеристики курсанта С. В. Дудко:

«Успеваемость отличная. Принципиален и объективен в суждениях. Самостоятелен. Решителен. Выдержан. Спокоен. Способен уверенно действовать в сложной обстановке. Проявляет упорство в достижении поставленной цели. Трудлюбив. Средний балл по успеваемости 4,51. Неоднократно объявлялся отличником учебы. Ответствен. Общителен. Вежлив, тактичен. Всегда готов оказать помощь товарищам».

Добавить к изложенному в документе можно лишь то, что к выпуску главстаршина Дудко был уже старшиной роты, а это тем, кто знает специфику курсантской жизни, говорит о многом!

Уже офицером Сергей Дудко принял участие в августе 1994 года в походе атомохода Б-414 под командованием капитана 1-го ранга С. Кузьмина к Северному полюсу, где во время нештатной ситуации проявил мужество и высокий профессионализм. Вот как об этом сказано в его аттестации:

«...В ходе выполнения боевой задачи проявил отвагу и мужество при возникновении аварийной ситуации в 1-м отсеке из-за короткого замыкания в приборе 66 МГК-500. Действуя быстро и решительно, капитан-лейтенант Дудко предотвратил возгорание и задымленность отсека, устранил аварийную ситуацию, способную привести к тяжелым последствиям».

За совершенный подвиг он был награжден медалью «За отличие в воинской службе» II степени.

На боевую службу он ушел инженером группы, а вернулся уже

командиром. Затем были командирские классы, также оконченные с отличием. Начальники прочили Сергею прекрасную карьеру, а товарищи верили в его восходящую звезду, ведь далеко не многие в тридцать лет надевают на плечи погоны капитана 2-го ранга. Однако, наверное, более всех верила в будущее Сергея Дудко его жена и верный друг Оксана. История любви Сергея и Оксаны достойна отдельного романа. Они вместе учились с первого класса видяевской средней школы. Но, как вспоминает Оксана, разглядели по-настоящему друг друга позднее, где-то к восьмому классу. Это светлое чувство первой влюбленности они пронесут через всю жизнь.

Оксана Дудко сильный человек. Внешне она держится очень хорошо и даже пытается улыбаться. Только глаза да горькая складка у губ выдают ее внутреннее состояние. Мы встретились с ней в комнате боевой славы Дома офицеров, куда Оксана забежала по дороге в госпиталь, чтобы отдать фотографу на пересъемку семейные фотографии. К моему удивлению, она сразу же согласилась поговорить.

— Спрашивайте, что вас интересует, а я буду отвечать! — сказала она.

Разумеется, меня интересовало все. Согласитесь, что взаимная любовь еще со школьной скамьи не столь уж частое явление.

— Учились мы в общем-то не в одном классе, а в параллельных. После школы вместе поехали поступать в Ленинград. Сережа — в военно-морское училище, а я — в политехнический техникум. За себя я, честно говоря, не слишком волновалась. Волновалась за Сережу. Знала, если он поступит, я буду как за каменной стеной. Поступили оба. На четвертом курсе поженились. Затем родился Костя.

Бегающая рядом двухлетняя Софья теребит маму, ей уже скучно и хочется на улицу.

— Сереже очень повезло с первым командиром. Это был Герой России Кузьмин. Но и выматывался муж тоже. Бывало, придет вечером со службы и сразу лицом в диван. После окончания офицерских классов места на лодке не было. Кузьмин звал его в Гаджиево к себе, а я отговорила. Зачем Гаджиево, когда нам привычней в родном Видяеве? Согласился. Когда служил на «Данииле Московском», его наградили от Лужкова медалью в честь 850-летия Москвы. Я тогда шутила, что надо еще «900 лет Пинска» и «80 лет Мурманска», и будет полный комплект. Когда предложили старпомом на «Курск», он буквально летал! У нас здесь принято называть экипаж по имени командира: кузьминцы, лячинцы. Я Сергею говорю: представляешь, если станешь командиром, твоих будут именовать дудковцами! Смеялся. Старпомом к Лячину ему комдив предложил. Мишу

Коцегуба, бывшего до него старпомом, направили на классы. По-моему, он тогда даже немножко обижен был. А вот получилось, что Сережа жизнь спас Мише...

Известие об аварии Оксана встретила в Пинске, где отдыхала летом с детьми у родителей. Естественно, сразу примчалась в Видяево. Президент Белоруссии Лукашенко обещал помочь с жильем и обустройством. Присылал в Видяево даже своего посла.

Оксана собирается уходить. В госпитале с гайморитом лежит старший Костик, и они с Софьей торопятся к нему. В кульке виноград, который только что привезли в Видяево для семей погибших. После трагедии в госпиталь попало сразу несколько мальчишек, чьи отцы остались на «Курске». Мальчишкам от двух до тринадцати. И хотя диагнозы у всех разные, врачи говорят однозначно, что все это на нервной почве. Костя просит маму принести ему папину фотографию, но Оксана не решается, боится, что сын будет все время плакать над ней... Когда Костя был маленький, он, слыша рассказы отца о том, что тот «сегодня чуть не опоздал на автобус» (на автобусах подводников доставляют из гарнизона в расположение дивизии), считал, что у него папа водитель этого самого автобуса, и очень этим гордился. Сейчас Костя мечтает о подводных лодках...

Что увлекало старшего помощника «Курска» в нечастые свободные минуты?

— Прежде всего, рыбалка, — говорит, немного подумав, Оксана. — Причем рыбалка весенняя, в экстремальных условиях, когда льдины уже ломаются и плавают отдельно друг от друга. Из писателей самый любимый, конечно, Пикуль. Он его всего вдоль и поперек перечитал. Был фанатичным болельщиком футбола. Очень ждал начала Олимпийских игр, чтоб уж всласть поболеть за наших. Не дождался... Что касается привычек, то Сережа был большим педантом. Все у него по полочкам, все отглажено. Сам иногда шутил, что из него вышел бы хороший интендант. Сын приходит с улицы, сразу вопрос: «Папа дома?» Если папа дома, то сразу погонит мыть грязные кроссовки. Сережа очень любил детей и все свободное время уделял их воспитанию.

На «Курске» Сергей Дудко встретился со своим школьным другом Димой Мурачевым. К этому времени капитан 3-го ранга Мурачев возглавлял дивизион движения. Несмотря на различие в служебном положении одноклассники сохранили между собой прекрасные отношения. На людях Дима именовал Сережу, как и положено, по имени-отчеству, ну, а наедине они были, как и прежде, на «ты».

Вспоминают сослуживцы капитана 2-го ранга Дудко: «Раньше служил на „Данииле Московском“. Был инженером группы акустиков. Ходил на полюс. В свое дело был влюблен. Технику свою знал в совершенстве. Никто не слышит сигнала, а он слышит! Со второй автономки привез одиннадцать подтвержденных контактов! Когда назначили старпомом, в кратчайшее время сдал на допуск. Сам видяевский. Отец был у нас начальником комендатуры. Жена Оксана тоже видяевская, работает библиотекарем в школе. Сколько помним Серегу, всегда он был тактичен и целеустремлен. С ним никогда у командиров не было никаких проблем. Очень был обязательный. Если что пообещал, то в лепешку расшибется, но выполнит. Так же и с техникой, докопается до последнего винтика, но все сделает».

* * *

Естественно, что меня, служившего в свое время не один год заместителем командира корабля по политической части, особо интересовали воспоминания ребят о заместителе командира «Курска» по воспитательной работе капитане 2-го ранга Александре Шубине. Его главными качествами, о которых говорили все, с кем я общался, были надежность и порядочность. Александр Анатольевич родом из донских казаков. Может, именно отсюда эта обстоятельность в делах? Закончил знаменитую «Голландию» — так в ВМФ между своими всегда именовали Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище (мы окончили с ним училища в одном и том же году). Затем всю жизнь Шубин на Северном флоте: служил на атомоходах, был замом на плавмастерской, на ремонтном заводе. Из всех заместителей по воспитательной работе 7-й дивизии он был, безусловно, самым опытным. Супруга Александра Ирина — из Севастополя, дочь моряка. Над личным делом Александра Шубина я сидел особенно долго, пытаясь вычитать между скупыми строками автобиографий и характеристик что-то присущее только ему. Вот последняя его характеристика: «...Интересы службы всегда ставит выше личных. Способен самостоятельно добиваться поставленных целей, качественно решать самые сложные задачи. В сложной обстановке никогда не теряется, а действует собранно и осмотрительно, принимая грамотные решения. В своих решениях тверд. Пользуется заслуженным авторитетом личного состава. Дорожит честью и достоинством офицера. Службу в ВМФ любит и желает служить дальше».

Рассказывает начальник Управления воспитательной работы Северного флота контр-адмирал Александр Дьяконов: «Александр Анатольевич Шубин начинал свою службу в электромеханической боевой части, но всегда имел склонность к работе с людьми, был в гуще событий... Одно время он вообще ушел с лодок и служил на плавмастерской. Потом все-таки не выдержал разлуки с морем, вернулся. Тогда у нас состоялась встреча, на которой Шубин сказал мне, что хочет вернуться на лодку в качестве заместителя командира по воспитательной работе. Я одобрил его решение, и после сдачи зачетов Александр Анатольевич вступил в новую должность. Впоследствии инженерное прошлое только помогало ему. Как носитель инженерных знаний, он понимал все механические процессы, происходящие на корабле. Это очень импонировало подводникам, и они всегда тянулись к нему».

Из воспоминаний бывшего помощника командира «Курска» капитана 2-го ранга Владимира Олейникова: «Шубин у нас был весельчак, как и положено „заму“. Когда его назначили в экипаж, мы как раз возвращались из Обнинска. Александр Анатольевич организовал нам торжественную встречу на вокзале. Все снял на видеокамеру. При увольнении матросов он всегда старался заказать для них автобус, билеты, заранее отсылал телеграммы родителям... А на боевой службе его воспитательная работа была оценена как лучшая на флоте...»

* * *

Помощник командира корабля капитан-лейтенант Дмитрий Репников. Наверное, если есть понятие «блестящий офицер», то оно применимо именно к Диме Репникову. Он вырос в семье подводника и с детства определил свой жизненный путь. Отличник в школе, с красным дипломом закончил вначале Нахимовское, а затем и высшее военно-морское училища. Практически в совершенстве владел английским и имел диплом военного переводчика. Увлекался карате, участвовал во многих соревнованиях. Однокашники Димы по училищу вспоминают, что он активно выступал в художественной самодеятельности, был неизменным участником знаменитого в Севастополе КТЭМА (курсантского театра эстрадной миниатюры). Всего всегда Дмитрий добивался сам, исключительно своими силами и знаниями. У него было много друзей, готовых поделиться с ним последним, и он отвечал им такой же искренностью и преданностью. Во всем этом огромная заслуга прежде всего Диминой мамы. Она очень рано

ушла из жизни, но успела вложить в сына все самое лучшее, всю свою душу и сердце.

Высокий и широкоплечий Дмитрий Репников выделяется среди своих товарищей даже на любительских фотографиях. Таких, как Дима, раньше брали в кавалергарды. Его карьера складывалась успешно: в 27 уже помощник на одной из самых передовых ходовых лодок флота, впереди — новые моря и новые высоты. Командиры прочили ему прекрасное будущее...

Когда Дмитрия Репникова уже назначили на «Курск», его жена Лена встретила в городке с его бывшим командиром по другой подводной лодке.

— Я очень рад за Диму! — сказал он ей. — Из него получится замечательный помощник и отличный старпом!

Из служебной характеристики капитан-лейтенанта Д. А. Репникова:

«Обладает спокойным и уравновешанным характером. Рассудителен. Имеет хорошую память и высокую работоспособность. В сложной обстановке не теряет, действует грамотно. Правильно строит взаимоотношения с подчиненными и старшими. Пользуется заслуженным авторитетом в коллективе».

Он с первого захода сдал все зачеты на допуск. Все, с кем я ни говорил о Дмитрии Репникове, отмечали его прекрасную теоретическую подготовку и ответственность в отношении к служебным обязанностям.

Мы сидим в квартире Репниковых, и Лена, показывая мне семейные альбомы, рассказывает о муже, об их недолгой, но такой счастливой совместной жизни. Даже по фотографиям видно, что они идеально подходили друг другу. Оба высокие, красивые и очень-очень счастливые...

Лена и Дима встретились случайно, когда подруга пригласила ее на выпуск в училище подводного плавания. Первая встреча была мимолетной, и Лена говорит, что поначалу не отнеслась к ней серьезно. А вот Дима думал иначе. Уже спустя неделю он был в Севастополе, куда к родителям уехала Лена, и почти сразу же сделал ей предложение. Они еще год переписывались, а затем Дима примчался в отпуск на ее день рождения. Едва она открыла дверь, он вручил ей двадцать три розы, а на палец надел обручальное кольцо. Уже позднее, рассказывает Лена, когда они вспоминали, сколько встречались до свадьбы, оказалось, что всего одну неделю. Но разве это имеет какое-то значение, когда рождается настоящая

любовь?

Лена показывает свадебные фотографии. Они расписывались в том же севастопольском загсе, где когда-то была и моя свадьба. Сколько их, морских офицерских свадеб, помнит этот старенький загс!

— У нас была большая любовь, и нам всегда очень хотелось быть рядом друг с другом, — рассказывает Лена. — Отдыхать, делать какие-то домашние дела и даже готовить обед.

Он очень любил свою дочь и, как все молодые папы, считал своего ребенка самым гениальным.

— Если Даша делала что-либо хорошее, он тут же всегда с гордостью говорил: «Ну ведь это моя дочь!»

Из представления капитан-лейтенанта Д. А. Репникова к награждению:

«Капитан-лейтенант Дмитрий Алексеевич Репников — командир группы управления ракетной боевой части атомного подводного крейсера „К-141“ в составе экипажа подводного крейсера в период с 5 августа 1999 года по 19 октября 1999 года выполнял задачи боевой службы по защите интересов Российской Федерации на морских рубежах. Впервые за многие годы подводный крейсер выполнял задачи боевой службы в Средиземном море.

В период предподоходовой подготовки невзирая на тяжелое положение флота, недостаточное материально-техническое обеспечение показал образец безупречного исполнения своих обязанностей и выполнения воинского долга. Сумел качественно подготовить материальную часть своего заведования к длительному плаванию, что позволило успешно и эффективно решать задачи боевой службы... Капитан-лейтенант Репников Д. А. в составе корабельного боевого расчета по выходу в ракетную атаку обеспечил бесперебойную работу материальной части, своевременно и грамотно выполнял расчеты вероятности обнаружения цели, давал рекомендации для принятия командиром решения на применение ракетного оружия, что обеспечило высокую эффективность применения комплекса ракетного оружия... Безупречно знает оружие и технические средства своего заведования, правильно эксплуатирует, умело руководит группой управления при выполнении боевых задач... За образцовое исполнение воинского долга, высокие личные показатели в служебной деятельности, храбрость и отвагу при

выполнении задач боевой службы капитан-лейтенант Репников Дмитрий Алексеевич достоин награждения медалью ордена „За заслуги перед Отечеством“ 2-й степени».

В то роковое лето им так и не удалось провести отпуск вместе. Заболела дочь Даша, и Лене пришлось срочно возить ее на юг к родителям. Когда она уезжала, за прощальным ужином Дима поднял тост:

— За наш совместный летний отпуск в следующем году!

Лену он попросил привезти из Севастополя немного винограда, который очень любил.

— Тринадцатого августа у меня было очень беспокойно на душе, — вспоминает Лена. — Словно какой-то камень. С Дашей вообще была истерика.

Мы не могли понять, почему ребенок без видимой причины рыдает целый день.

А потом нам позвонили...

В день, когда родственники членов экипажа «Курска» вышли в море, чтобы почтить память своих близких, Диме исполнилось бы двадцать семь.

Там, над его могилой, отец Димы и отец Лены опустили в воду последний подарок своему сыну и зятю: бутылку водки и кисть крымского винограда, того самого, который Дима так любил...

* * *

С отцом командира штурманской боевой части «Курска» капитан-лейтенанта Сафонова капитаном 1-го ранга в запасе Анатолием Ефимовичем Сафоновым и мамой — Людмилой Анатольевной мы встретились в редакции журнала «Морской сборник». Перезванивались давно, но все время что-то мешало нашей встрече, и вот, наконец, она состоялась.

Не торопясь, листаю семейные альбомы Сафоновых, и перед глазами проходит вся короткая жизнь Максима.

Он родился и вырос на берегу Великого океана в военно-морском гарнизоне Совгавань. Все было так, как всегда бывает в семьях моряков: отец плавал, а мама воспитывала сына. Затем были подмосковные Горки Рогачевские, где отец Максима дослуживал последние годы. На старых фотографиях маленький смеющийся малыш с веснушками на лице. Вот он с папой на пляже, где отчаянно бросается в набегающую волну, вот в форме

юного моряка дает клятву на Красной площади, вот он уже курсант Нахимовского училища, затем — училища подводного плавания, вот уже повидавший моря и шторма офицер.

Море влекло Максима с раннего детства. Так уж повелось, что почти всегда сыновья моряков, вырастая, сами уходят в море. Едва начав ходить, Максим начал и плавать. Едва начав читать, выучил наизусть типы и проекты военных кораблей, моделями которых был заставлен весь дом, а самыми счастливыми были дни, когда отец брал его к себе на корабль. В школе учился легко, словно играючи, особенно увлекался математикой. Был одарен музыкально и с удовольствием занимался в музыкальной школе по классу фортепиано. Зачитывался Купером, Кингом и Пикулем, был заядлым автолюбителем и старый «москвичок», который подарили родители, звал любовно «мой Боливар». Был счастлив, ибо любил свою избранницу Людмилу.

На октябрь 2000 перед автономкой намечал свадьбу. Венчаться планировал в подмосковных Горках в той церкви, где его потом будут отпевать. Вся жизнь Максима Сафонова как краткий пролог к большому роману о счастливой жизни и долгой службе, роман, который так и остался недописанным.

Рассказывает мама Максима Людмила Анастасьевна: «В Максиме всегда было много фантазии, очень любил животных, писал прекрасные сочинения. С большим трепетом относился к морской форме. Будучи еще в клубе юных моряков, по два раза в день гладил брюки и форменку. Офицером окончательно решил стать после поездки клуба на Северный флот и посещения атомного ракетного крейсера „Киров“. Узнав, что при поступлении в Нахимовское училище особое внимание уделяется спорту, соорудил дома перекладину и ежедневно по несколько часов на ней занимался».

Из писем Максима домой:

«...Получилось, как я и хотел. Попал на корабль 949 А проекта, который совсем новый: 1994 года. Это самый ходовой „батон“ на Севере. Дальше началась моя служба: выдали зачетные листы, и я стал сдавать зачеты, которые уже сдал. Свой день рождения отпраздновал на корабле. Отношения с командиром БЧ и командиром ЭНГ у меня хорошие. Они постоянно стараются научить меня чему-то новому. Потихоньку осваиваю свою профессию так, как следует... 20 сентября вышли в море на вторую задачу. Штурман многие интересные моменты

плавания снимал на видеокамеру, так что, когда я приеду, покажу вам запись. 28 сентября мы вернулись, и корабль стал готовиться к переходу в Северодвинск...»

«...Я сейчас в своей боевой части за главного, так как командир БЧ ушел в автономку, а командира ЭНГ откомандировали на другой корабль, вот мне и приходится теперь одному выполнять все за троих, тем более что перед выходом в море работы очень много... Я сделаю фотографии со своим кораблем, с городком и отправлю их вам, чтобы вы хоть примерно представляли, где я живу и где служу. Со здоровьем у меня все в порядке, за всю зиму даже не чихнул...»

«...Отношусь ко всем трудностям как к временным. Пока у меня нет мыслей о том, чтобы уволиться. К северу я уже привык да и к службе тоже. Отношение со стороны старших офицеров хорошее. Конфликтов на служебной почве не случается. В этом году у нас увольняется много офицеров... С одной стороны, это хорошо: я очень быстро пойду в рост, а с другой, становится страшно даже представить, что после этого увольнения останется от нашего корабля... У нас многие офицеры учатся в Мурманске в университете заочно... Я вот тоже думаю после получки съездить в Мурманск, узнать все про это дело и, может быть, на следующий учебный год поступить».

«...Недавно мы приняли свой корабль, который в феврале сдавали другому экипажу. Так что теперь очень много работы, свободного времени практически не бывает, да еще приходится заступать на вахту через двое суток на третьи, так как очень мало людей в экипаже, а на корабле большая вахта. Я и сейчас сижу в своей каюте на корабле и вот пишу это письмо...»

В декабре 1999 года Максим Сафонов стал командиром штурманской боевой части «Курска». И это всего спустя три года после окончания училища! Будучи дома в отпуске, Максим рассказывал, что во время одного из выходов в море лодка проходила недалеко от входа в Кольский залив место гибели известного летчика дважды Героя Советского Союза Бориса Сафонова. Командир «Курска» Лячин поздравил к себе тогда еще совсем молодого штурмана и сказал назидательно:

— Смотри, Максим, работай внимательнее, чтобы место гибели летчика Сафонова не стало местом гибели подводника Сафонова!

Разумеется, командир шутил, ибо в своем штурмане он был уверен на все сто. О профессиональной подготовке Максима говорит хотя бы такой факт. Незадолго до последнего выхода в море командир был вызван в Североморск с картами предварительной прокладки маршрута перехода. Составлял карту командир боевой части. Штаб флота — проверка серьезная. Морские офицеры знают, что предъявление карт флотским штурманам почти всегда заканчивается их возвращением на очередную доработку. Так было и в тот раз. Все командиры, поехавшие с Лячиным, привезли обратно свои карты для переделывания, все, кроме Лячина. Работа его штурмана была оценена на «отлично».

Из служебной характеристики капитан-лейтенанта Максима Сафонова:

«Дисциплинированный и грамотный офицер. К исполнению служебных обязанностей относится добросовестно. Служебные интересы ставит выше личных. Требователен к себе и подчиненным. Учился в Обнинске в 1999 году. Имеет опыт боевой службы в Норвежском, Гренландском, Средиземном морях и Атлантическом океане. Хорошие командирские качества. Способен добиваться поставленной цели. Общителен. Тактичен. Уравновешен. Развито чувство самокритики. Любит ВМФ».

У них была на редкость дружная боевая часть. Маленький сплоченный коллектив, в котором все были большими друзьями вне службы и настоящими товарищами во время нее: поэт-романтик Сережа Тылик и знаток английского языка, интеллектuala Вадим Бубнив, прямодушный и надежный Константин Козырев, настоящие специалисты своего дела и просто хорошие ребята Дима Леонов и Дима Миртов...

8 августа у Максима был очередной (двадцать шестой) день рождения. Дома вечером, как обычно, собрались все друзья. Люда накрыла стол. Ждали лишь виновника торжества, который, занятый по службе, смог прийти только к двенадцати. Потом поднимали тосты, желали здоровья, долгих лет, успехов в жизни и службе. А ранним утром Максим убыл на лодку готовиться к выходу в море. И никто из собравшихся не мог предположить, что они были приглашены вовсе не на день рождения, а на вечер прощания. Пройдет совсем немного времени, и, прощаясь с последней надеждой на возвращение любимого человека, Людмила бросит

в волны Баренцева моря ровно двадцать шесть красных гвоздик.

В тот день едва не ушел из жизни отец Максима Анатолий Ефимович. Незадолго до трагических событий ему сделали операцию на сердце, рекомендовав полный покой и минимум волнений. Но разве мог он, старый моряк, не поехать в Видяево, чтобы отдать последний долг сыну? Прямо на пирсе у Анатолия Ефимовича остановилось сердце. Уже позднее станет известно, что минуту и двадцать секунд он находился в состоянии клинической смерти. Спасти отца штурмана «Курска» удалось лишь благодаря профессионализму и оперативности военно-морских врачей.

А еще в видяевской квартире Сафоновых росла роза. Наблюдая и ухаживая за ней, Люда вывела для себя удивительную закономерность: когда Максим уходил в море, роза закрывалась, а в день его возвращения обязательно раскрывалась. Раскрылась она и 13 августа, когда он должен был прийти, но он так и не пришел...

* * *

Друзья и сослуживцы звали его кратко, но удивительно ёмко — Сила. В этом дружеском прозвище было все: признание первенства и лидерства, восхищение и искреннее уважение. Капитан 3-го ранга Андрей Силогава командовал на «Курске» ракетной боевой частью.

Родившись в Севастополе в семье моряка (отец Борис Романович много лет плавал механиком на рыболовном траулере), он с детства мечтал стать морским офицером. Однако путь к лейтенантским погонам оказался нелегким. Вначале было среднее профессионально-техническое училище, потом служба матросом на Каспийской флотилии. Оттуда Андрей поступает в училище имени Нахимова. Но грянули 90-е, и училище прибрала к рукам новая украинская власть. Отказавшись присягать на верность последователям Мазепы, Андрей переводится в Калининград и заканчивает училище уже там. Затем — Северный флот и АПРК «Курск».

Вспоминает однокашник Андрея капитан-лейтенант Денис Аксенов: «Мы подружились еще на первом курсе. Андрюша пришел с флота, а потому учил меня, как подшивать форму, как складывать на ночь „конвертом“ робу и так далее. Вместе ходили в увольнение, вместе сидели за одной партой, вместе отмечали дни рождения. Андрюша был на редкость надежным другом. Я не помню случая, чтобы он кого-нибудь подвел. Помню, после первого курса у нас была практика на крейсере „Москва“. Там возник конфликт между нами, курсантами, и местными

„годками“. Уладить все удалось только благодаря Андрею. Он с первого по пятый курс был неизменным старшиной роты. Это в училище не просто, ведь надо и начальников не подводить, и ребят не обижать. Андрюше это удавалось. Любил домино, футбол, анекдот, удачную шутку, был на редкость трудолюбивый и очень требовательный, прежде всего к самому себе. Я был друг, но поблажек он не делал и мне. Старшинскими привилегиями никогда не пользовался. Скорее отпустит кого-нибудь в увольнение, а сам останется в роте, чтобы не упрекнули в несправедливости. Однажды у нашего товарища была свадьба в Алуште. Андрею тоже очень хотелось поехать, но он поступил иначе: отпустил туда всех ребят, а сам остался на всякий случай в училище. По натуре был очень отзывчив и всегда шел навстречу ребятам, если по-настоящему надо было помочь. Если за что-то брался, то доводил дело до конца. За эти качества Андрея у нас все очень уважали».

Со своей будущей женой Оксаной Андрей был знаком еще со школы. Ходили в один класс, жили в соседних домах. Оксана тоже из морской семьи. Родилась на Сахалине, но потом родители переехали в Севастополь. Поженились, когда Андрей еще был курсантом. Когда ему пришлось доучиваться в Калининграде, Оксана поехала вслед за мужем. Пришлось нелегко. Снимали квартиры, едва сводили концы с концами. Оксана устроилась работать в поликлинику, Андрей тоже, когда была возможность, подрабатывал. Родители ждали их зимой в отпуск, но Андрей с Оксаной тогда так не приехали. Не было денег, и оба работали, чтобы было на что жить оставшиеся полгода до выпуска. По отзывам всех, кто знал семью Силогавы, Андрей и Оксана очень подходили друг другу: оба живые, энергичные и жизнерадостные. Знакомые их рассказывали, что они любили повеселиться в компании, попеть, потанцевать. Андрей был очень семейным человеком, всегда помогал Оксане. Они все старались делать вместе: и ремонт, и генеральную уборку.

По отзывам друзей, Андрей очень увлекался техникой, не любил сидеть без дела, все время был чем-то занят. Купил машину и очень за ней ухаживал, проводя вечера в гараже.

Многие мне рассказывали, что Андрей обладал хорошим чувством юмора. Ценил удачную шутку, мог пошутить и сам, но очень интеллигентно, никого не обижая.

Свое будущее видел только на подводных лодках: мечтал служить и плавать.

Из служебной характеристики Андрея Силогавы:

«Много времени уделяет совершенствованию специальности. Хорошие организаторские качества. Инициативен и самостоятелен. Требовательный и заботливый командир. Спокойный, выдержанный. На критику реагирует правильно, недостатки устраняет в кратчайший срок. Интересы службы всегда ставит выше личных. Пользуется авторитетом в коллективе. Трудолюбие. Постоянно работает над повышением военных, политических и технических знаний. Хороший семьянин. Службу в военно-морском флоте любит».

В Видяеве я несколько раз общался с Оксаной. И хотя разговаривали мы буквально по несколько минут, меня поразила ее сила воли и то, с каким достоинством она держалась на людях. В разговорах с видяевскими офицерами то и дело проскакивало имя Андрея. Чаще всего речь шла о том, как в течение лета он все время ездил на своей машине в Мурманск встречать семьи друзей, возвращавшихся в гарнизон после летнего отдыха. Одному из друзей он тоже пообещал встретить его семью после возвращения с моря. Наверное, это был единственный случай, когда Андрей не сдержал слова...

В июне 2000 года Андрей Силогава стал капитаном 3-го ранга. К сожалению, на всех фотографиях он так и остался улыбающимся капитан-лейтенантом. Андрей не успел сфотографироваться даже для личного дела.

* * *

Наверное, из всего экипажа судьба командира радиотехнической службы «Курска» капитана 3-го ранга Александра Садкова самая трудная и поучительная. Уроженец Белоруссии, он затем переехал с семьей в Амурскую область. После школы поступил в Тихоокеанское высшее военно-морское училище. По окончании — назначение на Северный флот в Видяево. Служба складывалась в общем-то неплохо.

Из служебной характеристики того времени:

«Волевые качества и командирские навыки хорошие. По характеру спокоен. Выдержан. Общителен. Самостоятелен. Отзывчив. На замечания и критику старших реагирует правильно. Морально устойчив».

Много поплавать после училища, однако, не удалось. В Видяеве формировали экипаж строящейся в Северодвинске К-141, и Садков был включен в его состав. Экипаж будущего «Курска» вскоре отправили на учебу в Обнинск. Там у Александра и случилась первая неприятность. Во время посещения местного ресторана «Юбилейный» произошел скандал, в результате молодой капитан-лейтенант попал в милицию. Вообще, инциденты в ресторанах с морскими офицерами — не редкость. Молодые и уверенные в себе, вырвавшиеся на короткое время из прочных корпусов в почти неведомую им городскую жизнь, они зачастую позволяют себе не слишком почтительное обращение с представителями власти, которые, как они полагают, не видели и сотой доли того, что видели они, тонувшие и горевшие. Везло, правда, всем по-разному. Кто-то выкручивался сам, кого-то выручали умные начальники, ну а кто-то, как говорится, залетал. Старшему лейтенанту Садкову не повезло. Зато повезло мне, поскольку я нашел в Видяеве одного из участников того старого ЧП.

— Саша был абсолютно ни в чем не виноват! — пожал плечами на мои расспросы, сказал он. — Милиция тогда придралась к нам просто не из-за чего, а он, как и подобает настоящему офицеру, прикрывал отход товарищей.

Этот офицерский поступок не был, однако, оценен начальством. Делу дали ход, и старшему лейтенанту на полгода задержали присвоение звания капитан-лейтенанта. Результатом такой «несправедливости» была обида, и молодой офицер, похоже, стал специально искать неприятностей на свою голову. В личном деле Садкова говорится об участившихся прогулах. Служба явно не задавалась. Дело дошло до товарищеского суда младшего офицерского состава. И тогда обиженный и непонятый капитан-лейтенант принимает решение об увольнении в запас. Рапорту был дан ход, и вскоре Александр Садков уехал к маме Надежде Алексеевне в Амурскую область. Однако гражданская жизнь тоже не получилась. Новоявленный капитализм никак не хотел согласовываться с офицерскими понятиями о порядочности и чести. 23 декабря 1994 года Александр пишет рапорт в военкомат: «Прошу принять меня на военную службу...» В 1995 году Александр Садков восстанавливается на военной службе в прежнем звании и подписывает контракт на пять лет. Он возвращается в Видяево, а спустя три года отправляется на учебу на офицерские классы.

Из характеристики, данной капитан-лейтенанту Садкову на классах:

«...Зарекомендовал себя дисциплинированным и исполнительным офицером. Дисциплинарных взысканий не

имеет. Учится только на „4“ и „5“. За время учебы проявлял усердие. По характеру спокоен, выдержан. В коллективе пользуется авторитетом. Вежлив. Тактичен».

Там же на классах Садкову было присвоено звание капитана 3-го ранга. Передо мной экзаменационная ведомость, подписанная начальником классов вице-адмиралом Ю. Устименко. Все экзамены сданы только с одной оценкой — «отлично».

А затем последовало назначение на «Курск» начальником РТС. Геннадий Лячин поверил в Садкова и ни разу в нем не разочаровался. Высокопрофессиональный специалист, Александр Садков оказался и прекрасным воспитателем для своих подчиненных. Летом 2000 года был зачислен на учебу в академию. Почти одновременно с этим устроилась и личная жизнь. Там же в Видяеве Александр познакомился с Инной. Поженились.

Все складывалось как нельзя лучше, как в сказке со многими приключениями, но с обязательным счастливым концом. Но счастливого конца не получилось. И от этого становится еще обидней и горше...

* * *

Командир электромеханической боевой части на подводных кораблях — фигура знаковая. Именно поэтому в отечественном флоте только командиры БЧ-5 имели право на ношение почетных знаков «командир подводной лодки». Командиром электромеханической боевой части на «Курске» был капитан 2-го ранга Юрий Саблин.

Родом Юра из Севастополя — города, где такие понятия, как честь, долг и флот, приходят к мальчишкам с молоком матери. Отец Юры Борис Александрович до выхода на пенсию был офицером-подводником, мама Галина Афанасьевна всю жизнь проработала в воинской части Черноморского флота. А потому после окончания средней школы перед их сыном не стоял вопрос, куда идти, конечно же, учиться на подводника! Так Юрий стал курсантом Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища.

Затем были атомные лодки Северного флота и трудное восхождение по ступеням электромеханической службы: вначале командир группы, затем командир дивизиона и, наконец, командир боевой части.

Из офицерской аттестации капитана 2-го ранга Ю. Б. Саблина:

«Высокодисциплинированный, исполнительный и трудолюбивый. Ревностно, с чувством высокой ответственности относится к исполнению служебного долга. Командирские качества развиты хорошо. Обладает командирским тактом. Свое мнение не скрывает. Всегда дает правильную критическую оценку негативным явлениям. На критику реагирует правильно. В работе организован и самостоятелен».

А вот что говорит о Юрии Саблине хорошо его знавший командир соседней подводной лодки капитан 1-го ранга Владимир Соколов: «Юра Саблин всегда отличался каким-то особым обаянием. От него исходил заряд бодрости, и я никогда не видел его унылым. В экипаже его звали уважительно „Юр. Бор.“, то есть Юрий Борисович. В свою очередь, он всех матросов именовал ласково и по-отчески потапами. Такого механика, как Саблин, мечтал бы иметь любой командир. С таким специалистом можно было спать спокойно! Мне кажется, что у него не было иных увлечений, кроме службы. Все служебное и свободное время он посвящал только ей. А как учил бедных лейтенантов! С тех только пух летел! Заставлял изучать корабль до последней гайки! Но уж зато, кто проходил его школу, тот мог уже все. При этом он не только спрашивал, он учил, терпеливо и планомерно. Юру почему-то мне жаль особо».

Своими феноменальными знаниями Юра Саблин потряс всех еще в учебном центре в Обнинске, где обучался его экипаж. Не было случая, чтобы он не ответил хотя бы на один из заданных ему вопросов, причем отвечал всегда не задумываясь. «Ощущение было такое, — вспоминает один из его старых сослуживцев, — что он заранее знал, что и когда у него спросят. А потому я твердо уверен, когда случилась беда с кораблем, Юра сделал все от него зависящее. Больше него мог в той ситуации сделать только Господь Бог».

Был у Юрия Саблина друг Виктор Белогунь. Они вместе служили на «Воронеже». Вместе делили тягости и трудности службы. Вместе ушли и в свой последний поход...

В одном из кабинетов штаба 7-й дивизии собравшиеся офицеры поделились со мной своими воспоминаниями о механике с «Курска»:

— Таких механиков мы больше не встречали. Юра всех всегда называл на «вы», даже матросов. Он был не просто требователен, а сверхтребователен. Мы даже смеялись над «курянами»: «Ну у вас механик гайки закручивает!» Главным его коньком была борьба за живучесть корабля. На «Курске» за живучесть боролись постоянно, причем с

фактическим разматыванием катушек ВПЛ. Юра добивался, чтобы каждый офицер умел не только бороться сам, но и руководить борьбой. Особо он тренировал командиров отсеков. Они, бедолаги, не знали покоя ни днем ни ночью.

Здесь уместно пояснить, что борьба за живучесть корабля — это комплекс мероприятий, проводимых личным составом по предупреждению и ликвидации аварийных повреждений с целью сохранения боеспособности корабля. Включает в себя ликвидацию пожара, ликвидацию поступления воды, восстановление остойчивости, запаса плавучести корабля и т. д.

Из статьи «Три капитана» воронежской газеты «Коммуна» от 24 декабря 1997 года:

«В рамках шефских связей, установленных Воронежем три года назад с одноименным кораблем Северного флота, получили возможность приобрести второе образование в ВГУ морские офицеры. Держатся они скромно, на занятия ходят в „гражданке“, и мало кто знает, что эти студенты-заочники пятого курса юридического факультета — с гвардейского атомного подводного крейсера „Воронеж“, несущего боевую вахту на Северном флоте. Александр Любченко, гвардии капитан 3-го ранга, командир дивизиона живучести, Юрий Саблин, гвардии капитан 3-го ранга, командир электромеханического дивизиона, Виктор Белогунь, гвардии капитан 2-го ранга, командир электромеханической боевой части корабля... На сессию они безнадежно опоздали, и, когда пытаются объяснить, что не смогли сдать зачеты и экзамены со своей группой по очень уважительной причине — были в „автономке“ на боевом дежурстве в Северной Атлантике, преподаватели удивляются: какая „автономка“, какая Атлантика?... На сессию приехали за счет своего очередного отпуска. Ученического, положенного им, командование при всем желании дать не может — не хватает людей... Как же им удастся учиться? Не без юмора рассказывают: берем в поход книги. Правда, когда корабль готовится выйти в плавание — не до них... После возвращения из плавания они недели полторы не могли уехать в Воронеж: — были проблемы с отпускными: деньги на флоте, как и везде по стране, задерживают. И все же они служат: „Мы — из старой гвардии, потому и служим!“»

Служба и учеба забирали все свободное время, а потому женился Юра относительно поздно — только в 1999 году. С женой Ириной они не прожили вместе и года...

С мамой Юры Галиной Афанасьевной и его старшим братом Сергеем мы познакомились в Севастополе. У Галины Афанасьевны удивительно светлые и добрые глаза, в которых навечно поселилась боль. После гибели сына она перенесла один за другим два инфаркта и осталась жива только благодаря заботе врачей и сестричек Черноморского госпиталя. Мы пьем чай, а мама и брат рассказывают и рассказывают. Отец Юры был подводником, служил на черноморских «малютках». Учился Юра в школе хорошо, много читал, играл на гитаре. Юрины книги и сейчас стоят в его комнате на полках, среди них явно преобладает военно-морская историческая литература.

— Особенно много бумаг было у Юры об АПЛ «Комсомолец», — говорит Сергей. — Везде искал и собирал. А недавно я нашел среди его бумаг инструкцию по организации выхода личного состава из затонувшей подводной лодки. Сразу вспомнилось, как однажды он сказал мне, что, если на лодке что-то случится, он должен будет остаться там до конца и бороться за ее живучесть...

В училище Юра учился отлично, доказательством тому снимок в альбоме: за отличные показатели в учебе курсант Саблин сфотографирован у знамени училища. Галина Афанасьевна показала мне курсантскую записную книжку сына. Все мы в свое время имели подобные книжки, но Юрина поразила меня надписью на первой же странице: «Если придется погибнуть мне, то лучше могилы нет, чем на дне!» Разумеется, это не было предчувствие, скорее мальчишеский максимализм, помноженный на курсантскую жажду подвига, и все же от этих слов становится как-то не по себе...

После окончания училища первоначально попал служить на Камчатку, затем на строящийся «Воронеж».

По характеру домосед. Всегда был требователен к себе. К концу отпуска уже тосковал по службе. После увольнения в запас хотел жить в Воронеже и забрать туда с собой маму.

12 августа был день рождения Галины Афанасьевны. Юра позвонил загодя, еще 10 августа. Поздравил. Пожелал здоровья. 12-го на душе у Юриной мамы было тяжело, все буквально валилось из рук. Пришли поздравить старший сын с женой. Но праздника не получалось. Прочитали вслух Юрину телеграмму: «Здравствуй, дорогая мамуля! От всей души поздравляем тебя с днем рождения. Желаем здоровья, удачи, успехов. И

если морщинок — то только от смеха, а если уж слезы — то только от счастья!»

Уже после обеда, когда мыла посуду, Галина Афанасьевна включила радио и услышала сообщение по украинской программе, что в Баренцевом море затонула лодка. Сразу же побежала в церковь. Молилась: «Господи, спаси их всех! Спаси наших детей!» Потом позвонила невестке в Видяево. Спросила только: «Юра — там?» И услышало страшное: «Да, он там!»

После планировавшейся осенью 2000 года боевой службы командование намечало Юрия Саблина на должность заместителя начальника электромеханической службы дивизии. Теперь он им уже никогда не будет. Вся жизнь Юрия Саблина укладывалась в лаконичную формулу, почти девиз: долг, флот, профессионализм. Он и был профессионалом самого высокого класса, человеком долга и патриотом флота — капитан 2-го ранга Юрий Борисович Саблин.

Брат Юры Сергей рассказал мне, что третий тост Юра всегда поднимал за тех, кто в море, и при этом добавлял: «Пусть им всем повезет!» Увы, судьба распорядилась так, что не повезло именно ему и его товарищам... А еще я слышал, что будто бы первоначально Юрия Саблина хотели представить к званию Героя России. Было это или нет на самом деле, судить не берусь, но это ли важно, ведь для нас, живущих, он теперь герой навечно!

* * *

Самой благородной и самой гуманной профессией во все времена считалась профессия врача. И даже если на плечах врачей были офицерские погоны, они все равно не убивали, а лечили, не разрушали, а спасали.

В ряду преемников Гиппократов особым отрядом стоят медицинские работники военно-морского флота, кому приходится исполнять свой долг в экстремальных условиях, и уж элитой среди элиты являются врачи подводного флота. Со времен училища помню истории о сложнейших операциях в глубинах океанов, когда жизнь подводников спасал только профессионализм корабельного доктора. Рассказывают даже о случае, когда врач-подводник во имя выполнения боевой задачи делал сам себе операцию при помощи зеркала и сделал ее вполне успешно. Для меня с детства образцом исполнения врачебного долга был подвиг врача с атомной подводной лодки нашего гарнизона К-8 капитана медицинской службы

Арсения Мефодиевича Соловья, жившего в соседнем с нами подъезде. Во время пожара на лодке он надел свой изолирующий противогаз на недавно прооперированного старшину и ценой собственной жизни спас чужую. Арсения Соловья представляли к званию Героя Советского Союза, но, увы, безрезультатно. Ныне в далекой Гремихе на вершине сопки стоит памятник подводникам К-8, на котором запечатлен именно подвиг корабельного врача.

Врачом на атомном подводном ракетном крейсере «Курск» был капитан медицинской службы Алексей Станкевич. Родом из древнего города Глухова, что в Сумской области, он вырос в семье офицера ракетных войск и преподавателя музыки. От отца унаследовал любовь к военной службе, а от мамы — любовь к музыке. Но сильнее всего его влекла романтика моря, а потому, выдержав немалый конкурс, Алексей поступил в Нахимовское училище. Так в первый раз его судьба сделала крутой поворот. Так он стал моряком, чтобы затем стать и врачом. 16 мая 1991 года выпускник Нахимовского училища написал рапорт, который навечно остался подшитым в его личном деле: «Рапорт. Прошу Вас после окончания Нахимовского училища направить меня для дальнейшего обучения в Военно-медицинскую академию. Нахимовец Станкевич». На рапорте штамп с оттиском: «Зачислен слушателем ВМА им. Кирова 1.08. 91 г.» Так второй раз определился поворот его судьбы. Годы, проведенные в академии, стали не только годами учебы, но и любви. Именно тогда он познакомился с Марией, работавшей в Центральной библиотеке имени Маяковского, которая вскоре стала его женой.

Из рассказа однокашников Алексея Станкевича: «Он всегда выделялся способностями, усердием и художественным вкусом. Еще с Нахимовского не расставался со скрипкой. Был бессменным участником художественной самодеятельности. Во время выездов на парады в Москву часто выступал на предприятиях с концертами и, возвращаясь вечером, всегда делился „заработанными“ сладостями. Во время учебы в академии особенно любил химию и всегда консультировал нас перед экзаменами. Затем увлекся хирургией. Окончил интернатуру. Алексей мог бы стать блестящим исследователем, педагогом, клиницистом. Мог бы...»

После окончания учебы лейтенант медицинской службы Алексей Станкевич получает диплом по специальности «лечебное дело» и подписывает Обещание врача России: «... Честно и бескорыстно буду творить я свою жизнь и свое искусство, творя милосердие и не причиняя зла людям... В какой бы дом я ни вошел, я войду туда для пользы больного...» Эта врачебная клятва тоже сохранилась в личном деле

Алексея.

Затем была годовая хирургическая ординатура и назначение на Северный флот. Первоначально лейтенант медицинской службы Станкевич попал на атомную подводную лодку «Нижний Новгород», а в марте 2000 года был переведен на «Курск». Там он встретился с командиром штурманской боевой части Максимом Сафоновым, своим однокашником по Нахимовскому училищу. Вместе им суждено было впервые надеть морскую форму, вместе будет суждено и принять мученическую смерть в глубинах Ледовитого океана.

Из служебной характеристики капитана медицинской службы Алексея Станкевича:

«Ассистировал при сложных оперативных вмешательствах. Участвовал в амбулаторно-поликлинических приемах. Может оказывать неотложную медицинскую помощь раненым, пораженным и больным. Работает добросовестно. По характеру целеустремлен, рассудителен. В быту скромн, правдив. Дисциплинирован. Изучил основы физиологии подводного плавания и профессиональных заболеваний подводников и водолазов. Может осуществлять медицинское обеспечение легководолазной подготовки».

В нем соединились моряк-романтик, врач и музыкант. Куда бы он ни ехал, всегда брал с собой свою скрипку. Помните знаменитый роман Валентина Пикуля «Крейсера» и главного героя этого романа мичмана Панафикина, беззаветно любившего свою арфу? Наверно, именно так любил свою скрипку и капитан Станкевич. Как знать, может, и в последние смертные минуты его скрипка была рядом с ним...

Он скрипку любил, как любят друзья,
Он с нею был ласков, был преданным ей.
В минуты веселья, минуты печали
Взаимностью струны ему отвечали...

Узнала ли скрипка подводную грусть?
Пусть тайною это останется, пусть!
Пусть там под водою, пусть, вторя волне,
Реквием в мрачной звучит тишине.

И чудится, будто мелодия тает.
В печальной тоске его скрипка рыдает...

* * *

У него была необычная и запоминающаяся фамилия — Иванов-Павлов. На «Курске» же он служил командиром минно-торпедной боевой части в звании старшего лейтенанта. Как и большинство офицеров «Курска», он ступил на палубу подводного крейсера далеко не случайно. Килия, где он родился, — крупный дунайский порт. Отец Александр Владимирович — инженер-конструктор местного судоремонтного завода, на том же заводе работала инженером-технологом и мама — Наталья Алексеевна. Как гражданин России, Алексей Иванов-Павлов смог в 1994 году поступить в училище подводного плавания на факультет противолодочного вооружения и с отличием его закончить. Ему пророчили прекрасное будущее и быструю карьеру, а он мечтал просто плавать на боевых кораблях. Родившийся на Дунае, он мечтал об океане.

Не все получилось у Алексея на службе сразу как хотелось, а потому, несмотря на красный диплом, поначалу пришлось довольствоваться береговой должностью инженера на ракетной базе. Лишь спустя два месяца, после многих рапортов просьба настырного лейтенанта была наконец-то удовлетворена и его назначили командиром торпедной группы на подводную лодку Б-534. На «Курск» Иванов-Павлов попал почти день в день за месяц до катастрофы, 13 июля. Офицерская служба молодого командира боевой части была столь коротка, что в его личном деле не оказалось даже офицерской характеристики. Есть одна выпускная училищная, но и по ней можно судить о характере Алексея.

Из характеристики:

«За время обучения зарекомендовал себя исполнительным и дисциплинированным курсантом. Являлся командиром отделения. Не всегда принципиален. Учится только на „отлично“. Самостоятельно работает над повышением теоретических знаний. Имеет легкий характер. Вежлив. Общителен. В коллективе ровные отношения. Развито логическое мышление. Работоспособность и трудолюбие высокие».

Самым последним документом в тонком личном деле старшего лейтенанта Иванова-Павлова оказалось представление на должность командира боевой части «Курска».

Из представления на должность:

«Грамотный, исполнительный, дисциплинированный и инициативный офицер с высоким чувством долга и ответственности. Требователен к себе и подчиненным. Является образцом выполнения воинского долга. К использованию оружия относится исключительно добросовестно. Хороший организатор. Способен мобилизовать личный состав. Имеет пять поощрений от командира части и одно — от командира соединения. Допущен к несению ходовой вахты».

О трагедии «Курска» родители Алексея узнали, наверное, позже всех. Дело в том, что в Килии российское телевидение почти не принимается, да и газеты приходят из центра только на вторые-третьи сутки.

Старший лейтенант Иванов-Павлов не успел многого: стать, как мечтал, адмиралом, жениться, родить сына, прожить долгую жизнь. Однако он успел стать настоящим флотским офицером и остаться им до конца...

* * *

Инженер гидроакустической группы старший лейтенант Алексей Коробков.

Из служебной характеристики на А. В. Коробкова:

«Командные навыки и воинские качества хорошие. Самостоятелен. Способен грамотно действовать в сложной обстановке. Имеет опыт практической работы. С обязанностями справляется успешно. В своей правильности выбора профессии офицера ВМФ уверен. Исполнителен. Точно и своевременно выполняет приказание. Скромен. Несколько малообщителен и замкнут. С товарищами по службе и старшими тактичен. Психологически устойчив. По характеру спокойный и уравновешенный. Хороший и заботливый семьянин...»

Ира Коробкова познакомилась со своим будущим мужем на вечеринке

в общежитии, куда девчонки пригласили мальчишек — курсантов училища радиоэлектроники. Наверное, так было и будет всегда в офицерских семьях — любовь рождается внезапно на свадьбах однокашников и училищных вечерах отдыха, в увольнениях и отпусках. Так было и у Коробковых.

Алексей вырос в забытой богом и продуваемой насквозь ветрами Гремихе. Отец, прослуживший всю жизнь на подводных лодках, видимо, передал сыну свою преданность подплаву.

Я тоже вырос в Гремихе, и весь мир для меня также сосредоточивался в стоящих у причалов атомоходах. Я просто не понимал, кем вообще может быть взрослый мужчина, если не военным моряком. В своих суждениях я был не одинок, а потому из нашего небольшого класса пятеро ребят ушли в военно-морские училища и один стал инженером-кораблестроителем. Так происходило раньше и происходит сегодня во всех военно-морских гарнизонах, где мальчишки привыкли просыпаться под туманные ревуны, а запах корабельного сурика ассоциируется у них с запахом детства.

Все детство Алексея рядом с ним были подводные лодки. Может быть, именно поэтому повсюду в его квартире самодельные модели кораблей, любительские картины, на которых он изображал мечту всей своей жизни — пронзающие толщу вод подводные атомоходы.

— Это все Леша делал и рисовал! — перехватывает мой взгляд Ира. — Леша был вообще по своей натуре не очень общительный, любой компании всегда предпочитал семью. И очень любил дом и уют. Курсантом говорил мне, что рассчитывает стать адмиралом. Затем, когда немного послужил, говорил:

«Нет, до адмирала я, пожалуй, не дотяну, а вот до капитана 3-го ранга уж точно!» Да вот все сложилось совсем по-иному...

Среди работ Алексея есть и картина, изображающая гибель нашей первой атомной подводной лодки К-8.

Мы некоторое время молчим. В книжном шкафу под стеклом отливает золотом кортик. Рядом с ним свадебное фото, на котором молодой курсант бережно обнимает задорную хохотушку.

— На четвертом курсе и поженились, — кивнув на фотографию, говорит Ира, — затем в девяносто седьмом Леночка родилась. После выпуска приехали в Видяево. Здесь с работой неважно, поэтому долго не могла устроиться, а потом ничего. Получили квартиру. Потихоньку стала налаживаться жизнь.

Леша был настоящий, «пробитый» военный. Очень мечтал о предстоящей «автономке». Он вообще очень любил флот. Даже свою форму

гладить и чистить никогда мне не доверял. Все всегда делал сам. Меня вообще Леша всегда берег. Уходя на службу утром, старался не будить. Я провожала его до дверей только тогда, когда он уходил в море. В последний раз сказал, что уходит всего на три дня. Когда собирал вещи, положил себе в портфель фотографии — мою и дочери. Сказал: «Буду в перерыве между вахтами на вас любоваться!» Так что и там мы вместе с ним.

Когда пришла страшная весть, Ира, как и все остальные жены ребят с «Курска», день и ночь проводила у телевизора, слушая новости о «своей» лодке.

— В какой-то момент я отошла на кухню, а дочь бежит ко мне и кричит: «А где сейчас мой папа?» — рассказывает Ирина Коробкова. — Я ей отвечаю: «Папа на работе!» А она мне: «А вот и нет, мой папа в телевизоре!» Я смотрю, и точно — по телевизору показывают видеосъемку нашего экипажа, и она Лешу узнала. А когда шли титры с фамилиями наших ребят, мы все сидели у телевизора и как увидим «своего», сразу в плач. Дочка рядом и тоже плачет вместе с нами, хотя никто ничего ей не говорил.

Уезжать из Видяева Ира пока не собирается. Здесь у нее дом, работа, здесь друзья, которые никогда не оставят ее одну в горе. Здесь она всегда будет несравненно ближе к своему Леше, чем где-либо в другом месте...

* * *

Я листаю книги, любезно предоставленные мне семьей Александра Гудкова. На каждой из них авторские надписи. Вот «Российский патриотизм и пути его формирования», изданный кафедрой гуманитарных дисциплин Калининградского ВВМУ. На форзаце книги написано: «Александру Гудкову, хорошему курсанту и патриоту с пожеланием найти себя в сфере науки. С уважением автор». Вот знаменитая книга «Подвиг „Тринадцатой“». Слава и трагедия подводника А. Маринеско» В. Геманова. На титульном листе рукой автора: «Сашеньке Гудкову — ученику моему и сотоварищу по службе и работе морской. С удовольствием и лучшими пожеланиями. В. Геманов». Еще и еще книги и на всех добрые отеческие авторские пожелания. Скажу честно, такого мне еще видеть не доводилось. Курсант и профессора, вчерашний мальчишка и маститые писатели, причем все обращаются к нему на равных, считают своим учеником и просят не бросать науку.

...Старший лейтенант Александр Гудков мечтал быть подводником с

детства. Коренной калининградец, он не мыслил себя без моря и еще до поступления в Калининградское ВВМУ закончил Морской лицей при Балтийской госакадемии. Тяга к знаниям у него была удивительная. Помимо изученных в лицее английского и немецкого, в училище он принялся за испанский. Реферат по истории флота стал серьезной научной работой и был опубликован во флотской газете.

Вспоминает преподаватель КВВМУ капитан 2-го ранга Вадим Островский: «Саша не кичился своими знаниями, но, если класс не был готов к занятиям, он первым шел отвечать. И показывал отличные знания. Я у него был куратором при написании дипломной работы, причем разрабатывать ее он начал на третьем курсе. Некоторые садятся за диплом лишь в начале пятого. Тему он подобрал соответствующую — „Комплекс обеспечения безопасности подводной лодки“. И блестяще ее отработал... Место службы выбрал сам — подводная лодка Северного флота. Вначале попал на „Даниил Московский“, в январе 2000 года добился перевода на „Курск“. Там возглавил группу радиоразведки. В последнем походе, я уверен, Саша выполнил свою задачу полностью и безошибочно: если объект был, то он его обнаружил и предупредил командование АПЛ. За это я спокоен».

Доцент КВВМУ Ю. Зенков считал Александра Гудкова одним из самых своих талантливых учеников: «Мое внимание Саша привлек, когда учился на втором курсе. Проводилась конференция: „Образ военноморского офицера в произведениях Валентина Пикуля“. Саша был ее активным участником. Я буквально вздрогнул, когда он процитировал из романа „Крейсера“ строчки, на которые мало кто обратил внимание: „Именно в момент боя мы обязаны отдать Родине самих себя — до последней капли крови. И даже тот последний глоток соленой воды, что завершит нашу жизнь, мы должны принять от судьбы как наше святое причастие“. Сегодня думаю: не предчувствовал ли Саша свою судьбу?.. Уже на пятом курсе он поступил на вечернее отделение юридического факультета КГУ. Блестяще сдал экзамены первого семестра. Однако обучение было платным, а платить было нечем: мама — учительница, отец — заводской конструктор... Учебу пришлось прекратить. Уверен, Александра ожидало большое будущее. Мысленно видел его человеком высокой науки. Ему было многое по плечу. Такие парни нужны везде. Но Александр выбрал подводный флот... А было ему всего 23 года!»

Из воспоминаний однокашника Александра Гудкова старшего лейтенанта Д. Фомина: «Саша вспоминается как простой, добрый и отзывчивый товарищ. Учился на „отлично“ и окончил училище с красным

дипломом. Это была светлая голова, или, как у нас говорили, „череп“. В училище был активным участником всех научных конференций. Помогал товарищам не только в учебе, но и в курсантской жизни, часто подменял в нарядах, выручал в других сложных ситуациях. Интересовался подводными лодками. Ходил на игры футбольной команды „Балтика“. Любил все русское: литературу, архитектуру, искусство. Изучал языки. Прекрасно помню, как на самоподготовке, сделав быстро то, что было задано на занятиях, читал Достоевского, Пикуля...»

Вспоминает сестра Александра Гудкова Татьяна: «Саша рос очень красивым и любознательным ребенком. Очень рано, в три года, начал читать. В шесть — самостоятельно изучать английский. В пять лет задал вопрос родителям: „Чем отличается монархия от республики?“ Знал все государства и их столицы. Учеба в школе давалась легко. Очень много читал. Особенно нравились Достоевский, Зощенко, Покровский, но самый любимый его писатель — Валентин Пикуль. Саша не мыслил себя без моря, без России. Знал и любил историю русского флота. Любил Север, Вологодскую область — родину родителей. Поэтому и распределение выбрал на Северный флот. Этот выбор был сделан еще на третьем курсе. Он очень серьезно готовил себя к службе на подводной лодке. Его любимый тост всегда был: „За матушку-Россию!“ А это слова его самой любимой песни в исполнении Надежды Кадышевой:

Край ты мой любимый,
Край обыкновенный.
Знаю, есть на свете лучшие места!
Только сердце все же выбирает этот...

Увлекался музыкой. Хорошо пел, играл на гитаре, на фортепиано прекрасно исполнял „Лунную сонату“ Бетховена. Серьезно изучал русскую православную архитектуру и зодчество. Каждый курсантский отпуск проходил по заранее составленным им маршрутам: то „Золотое кольцо“, то Вологодский край. Составлял большие альбомы с фотографиями всех православных храмов. Был внимательным и заботливым сыном, братом, дядей. Очень любил и уважал родителей. Считал, что они достойны лучшей жизни... В свой первый и последний отпуск с Севера Саша приезжал в апреле 2000 года. За месяц до этого принял должность командира радиоразведки на „Курске“. Был очень доволен, что попал на самую ходовую лодку. Трудно писать о Саше в прошедшем времени.

Прошло уже больше полгода, а наша боль не утихает...»

Из воспоминаний отца Александра Валентина Александровича: «Когда приехал в августе в Видяево, в Доме офицеров встретился с командиром „Даниила Московского“, на котором первоначально служил Саша. Он, узнав, что я его отец, настолько был взволнован, что не мог скрыть своих слез. Говорил, что за все годы его службы ему первый раз попался специалист с таким уровнем подготовки, за восемь месяцев своей службы на лодке оставивший о себе самую добрую память... В начале апреля Саша неожиданно для нас приехал в свой первый и последний отпуск, который пролетел для всех нас как одно мгновение. Уехал обратно он со своей невестой Наташей, которую повез показать Север. Последний раз Саша позвонил 5 августа. Коротко рассказал о делах. Обещал перезвонить через недельку. 12 августа у нас с женой почему-то не делались никакие домашние дела. Была какая-то тяжесть на сердце, мучила бессонница. А когда 14 августа по радио на работе услышал о „Курске“, что-то оборвалось внутри... В Видяево вылетели с женой, Сашиной невестой, дочкой и двумя моими сестрами. Наверно, благодаря этому мы и выжили в те трагические дни. Когда зашли в Сашину квартиру, нашли во всем порядок. На веревке висела постиранная форменная рубашка. На диване лежала раскрытая книга „О предотвращении столкновений судов в море“... Нам бы очень хотелось написать книгу о Саше, и материала вроде бы достаточно, и желание наше велико увековечить таким образом его светлую память».

Как знать, может быть, пройдет совсем немного времени, и новое поколение наших моряков прочтет книгу о Саше Гудкове, блестящем офицере российского флота, героически погибшем на самом взлете своей жизни и службы.

* * *

Во время моего пребывания в Видяеве один из офицеров штаба дивизии подводных лодок, подойдя, протянул мне несколько листов бумаги.

— Посмотрите! — сказал он. — Это написал Сережа Тылик!

Вечером в местной гостинице «Урица» я прочитал стихи. Написанные, быть может, не слишком профессионально, они были по-юношески искренни и честны. Одно из них особенно поразило меня. Вольно или невольно, но в нем автор буквально предугадал свою страшную судьбу...

Я уходил тогда надолго, а ты осталась на причале.
Но море синее и чайки навек с тобой нас повенчали.
Всем нам в жизни тяжело: ты на берегу, я — в море.
И осталось поделить меж девчонок горе.

Сколько их, любимых, не дождались до конца,
И домой им присылали горького гонца —
Лист бумаги черно-белой со значками в поле.
И отныне поселилось в нашем доме горе.

Я ведь был таким красивым, молодым и сильным.
А пришел домой в гробу. Пахнуло холодом могильным.
И осталась ты вдовой в свои-то двадцать лет.
Лишь мерцает тусклым светом траурный портрет...

Знакомясь с биографией Сергея, я вспомнил судьбу другого поэта-подводника, и от этого сравнения стало не по себе. В ноябре 1941 года на подводной лодке Балтийского флота Л-2 погиб лейтенант Алексей Лебедев. Как и Сергей Тылик, он тоже был штурманом. Цenia его талант, начальники предлагали Лебедеву остаться на берегу, но он был настоящим подводником и ушел в боевой поход. Незадолго до своей гибели Алексей Лебедев написал свое, пожалуй, самое знаменитое стихотворение:

...И если пенные объятия нас не отпустят в смертный час
И ты в конверте за печатью получишь весточку от нас,
Не плачь! Мы жили жизнью смелой, умели храбро умирать.
Ты на штабной бумаге белой об этом сможешь прочитать.

Переживи внезапный холод. Полгода замуж не спеши.
А я останусь вечно молод там, в тайниках твоей души.
И если сын родится вскоре, ему одна стезя и цель,
Ему одна дорога — море, моя могила и купель.

Как перекликаются эти строки с пророческими стихами Сергея Тылика, как схожи трагические судьбы двух поэтов-штурманов.

Сергей Тылик, как и старпом «Курска» Сергей Дудко, вырос в Видяеве. Отец Николай Григорьевич — капитан 1-го ранга, старый

подводник. В свое время служил вместе с заместителем командира «Курска» по воспитательной работе капитаном 2-го ранга Шубиным.

После окончания училища подводного плавания Сергей снова в родном гарнизоне.

Из служебной характеристики старшего лейтенанта С. Н. Тылика:

«Развито логическое мышление. Умеет и любит работать самостоятельно. Вежлив. Отзывчив. Настойчив в достижении поставленных целей. Способен отстаивать свою точку зрения. Любит ВМФ».

Да, он на самом деле любил флот и подводные лодки, среди которых прошло его детство, управлять которыми он учился в знаменитом Ленкоме и на борт одной из которых вступил после его окончания. Он о многом мечтал, ибо был романтиком, писал стихи о любви и море, о северных ветрах и женской верности, да, он о многом мечтал и очень многое так и не успел совершить.

Рассказывает капитан 1-го ранга Сергей Ежов: «Сережу Тылика знал со дня его рождения. С его отцом мы много лет служили бок о бок и дружили.

Сережа был большая умница. Всегда побеждал на всевозможных областных олимпиадах по физике и математике. Мог поступать в любой вуз, но выбрал флот. Очень порядочный, добрый и отзывчивый мальчик. В совершенстве владел компьютером. Сам составлял программы. Как истинный северянин, любил ходить за грибами и рыбалку. Все время вижу перед собой его улыбающееся лицо и не могу представить его мертвым...»

* * *

С Женей Родионовой я познакомился в Видяево на поминальном вечере. Буквально через час мне надо было уезжать в Североморск. Договорились, что свои воспоминания о муже она пришлет мне письмом. И вот наконец пришел толстый конверт сразу с несколькими письмами. Женя написала сама, написала Мишина сестра, написали его друзья. Они писали честно и безыскусно, писали так, как было, как помнили. Наверное, никакой писатель не сможет так проникновенно рассказать о человеке, как те, кто его по-настоящему любил.

Капитан-лейтенант Сергей Фалеев написал письмо о друге и

сослуживце в настоящем времени, для него Миша просто ушел в море: «Михаил младше нас по выпуску на год. Вместе с ним мы служили четыре года. Службу любит и этого не скрывает. Аккуратен во всем. Придерживается принципа: „Занимая должность, нужно знать все, что входит в твои обязанности“. Поэтому изучает матчасть дотошно, иногда даже излишне. Постоянно стремится принимать решения исключительно самостоятельно, подчеркивая, что делает это на основе своих знаний. Если ошибается, то свое мнение хоть и неохотно, но меняет. Но если чувствует свою правоту, то спорит до последнего хоть с командиром. Очевидно, что хочет сделать карьеру офицера, в исключительно хорошем смысле этого слова. На „Курск“ перевелся для приобретения опыта плавания в условиях боевой службы, который необходим для должности командира радиотехнической боевой части. Хорошо ориентируется в сложной обстановке. К друзьям и подчиненным требователен ровно настолько, насколько и к себе. Охотно помогает молодым сослуживцам в освоении матчасти. Недоволен, когда замечает пассивность и инертность. Хорошо воспитан. Это сразу же бросается в глаза...»

Я прекрасно помню Мишиного дедушку — капитана 1-го ранга Михаила Михайловича Четверякова, уважаемого всеми офицера-фронтовика, преподававшего в моем родном Киевском высшем военно-морском политическом училище. Мог ли когда-нибудь представить себе он, что сдающий ему очередной зачет старший курсант Шигин будет спустя двадцать лет писать книгу о его погибшем внуке? Мог ли подобное представить себе я, глядя на своего преподавателя? Как извилисты и необычны переплетения морских судеб, как узок и тесен наш флотский мир...

Об отце Миши Родионова я тоже слышал давно. Будучи севастопольцем, я всегда переживал за судьбу родного города. А потому, когда украинские власти начали «приватизировать» севастопольские военно-морские училища, я, как и все российские офицеры, с болью следил за разворачивающейся трагедией. Именно капитан 1-го ранга Олег Родионов, кубанский казак и боевой комбриг, прошедший Анголу, Йемен и Египет, совершил поступок, который под силу только настоящему офицеру. Начальник первого факультета отказался переприсягать Украине и подчиняться новоявленным самостийным начальникам. Прибывшему киевскому генералу он сказал прямо в лицо:

— Кто вы такой для меня? Вы можете нацепить хоть погоны американского маршала, я вам не подчиняюсь! Я российский офицер!

Несмотря ни на что он продолжал ходить на службу и командовать

курсантами — теми, кто остался верен России, кого он учил быть людьми чести. Украинские власти уже уволили его со службы как «опасный элемент», а он все не мог бросить на произвол судьбы своих мальчишек. И они оставались преданными ему до конца. Даже когда новые начальники запретили пускать Родионова на территорию училища, ребята приходили вечерами к его дому и, стоя под балконом, хором кричали: «Олег Федорович! Мы с вами!»

Дослуживал капитан 1-го ранга Родионов до своего увольнения в запас в оперативном управлении Черноморского флота. Мне невозможно даже представить, чтобы в такой семье сын не брал пример с отца! Родионову-младшему тоже пришлось нелегко. Мальчишек — патриотов России травили и унижали, их провоцировали и отчисляли из училища, но они держались и верили, что нужны Родине и она их не бросит в беде. Доучивался Миша уже в училище имени Ленинского комсомола.

Из письма Жени Родионовой:

«С Мишей мы познакомились летом на дискотеке в Севастополе, куда я пришла с девчонками. Потом долго бродили по городу, и Миша рассказывал о себе и о своей семье. В то время он учился в Ленинграде в училище подплава и был в отпуске у родителей. Потом мы стали встречаться, гуляли, ходили на пляж. Пришло время, и Миша уехал в училище. А зимой приехал и подарил мне плюшевого мишку. Сказал: „Это я тебе дарю себя!“ В 1995 году он выпустился из училища, а я окончила школу. Опять разлука: Мишу направили в Видяево, я поступила в медучилище. А через год он забрал меня на Север. Сказал, что это проверка на прочность. Именно тогда я поняла, как правы те, кто говорит, что с милым рай и в шалаше. Хотя, честно говоря, у нас тогда и шалаша не было... Затем я вернулась домой. Вскоре Миша получил квартиру, которая была так запущена, что просто страх, сделал в ней ремонт. Руки у него были действительно золотые. Прошел еще год. Миша приехал в отпуск и сделал мне предложение. Свадьбу хотели сделать красивую, но отсутствие денег помешало. Мишины родители хотели помочь, но он отказался. Все хотел делать сам. Пришлось просто расписаться...»

Расписывали Мишу с Женей там же, в Видяеве. Счастливые, они возложили цветы к памятнику погибшим в океане подводникам. Разве

могли они тогда представить, что судьбой им даровано всего каких-то неполных два года совместной жизни, что придет время, и уже одна Женя будет приносить цветы к обелиску, поставленному в честь Миши и его товарищей.

«...Наступил день, когда я сказала Мише, что у нас будет маленький. От этой новости он был на седьмом небе и просто светился от радости. Самое главное, что он очень старался отгородить меня от всех неприятностей и забот. Так уж получилось, что долго пришлось лежать в больнице в Мурманске. Но каждые выходные я видела под окнами своего любимого мужа. Он очень переживал, хотя вида не показывал. Когда родился сын, мы его назвали Олегом в честь Мишиного отца. Перед моей выпиской к нам домой пришли друзья, устроили настоящий аврал, навели стерильный порядок, собрали кровать. Когда он меня встречал из роддома, взял на руки Олега и сказал многозначительно: „Я чувствую его вес!“ Ах, какие мы были счастливые! И хотя я знала, что вырастить ребенка непросто, я знала и то, что я за каменной стеной, рядом со мной любовь, забота и полное понимание. Именно таким был мой Миша. Сколько раз, давая мне поспать, он по ночам вставал к Олежке (он звал его „наш чупа-чупс“)! Дома у нас большая аудиотека, и Миша очень серьезно занимался „музыкальным воспитанием“ сына, едва тот начал вставать в кроватке. Когда Олег подрос, они уже все ремонтировали дома вместе с папой. Разложат инструменты и возьмется. Наши друзья Мише так и говорили: „Родионов, у тебя ребенок и родился, наверное, с отверткой!“ Все у нас было в строю: кипятильник кипятил, машинка шила, а часы отсчитывали время. Разве знала я тогда, что его осталось у нас уже так мало! Если бы только можно было его тогда остановить...

В апреле 2000-го Мише дали отпуск, и мы всей семьей поехали в Севастополь к родным. Потом Миша поехал в Видяево, а мы еще остались погреться на солнышке. Провожали мы его всей семьей. Последний раз он позвонил нам 8 августа. Обычно Миша всегда был веселым и общительным, а на этот раз больше молчал и, прощаясь, сказал: „Я без вас очень устал!“ Говорят, что перед выходом в море, он зашел в магазин и сказал нашей общей знакомой: „Иду в море делать карьеру, ведь у меня растет сын!“ Это были его последние слова, о которых мне рассказали. 14 августа мы с сыном и родителями были на пляже. В новостях передали об аварии на подводной лодке „Курск“. Я этого сообщения не слышала. Родители Миши у меня уточнили, на какой лодке вышел в море Миша. Я сказала, что на „Курске“. „Курск“ затонул! — сказал кто-то из них. Я сначала не поверила, но когда сама услышала новости, меня просто ловили

по пляжу. У меня была истерика. Потом долгие дни возле телевизора. Но с каждым днем сообщения были все более малоутешительными. 16 августа я вылетела в Видяево. Олежку оставила с родителями. Что было дальше в Видяеве, я просто не помню. Когда не стало моего самого любимого человека, солнце померкло и жизнь остановилась. Прошло время, но легче так и не стало. Просто я начала осознавать, что у меня осталась частичка моего Мишеньки. Сейчас мы с Олежкой живем в Видяеве. Я постараюсь вырастить его достойным своего отца».

* * *

На пульте управления ядерной энергетической установкой АПРК «Воронеж» собрались офицеры. Мы беседуем. Поначалу все стесняются откровенничать, но затем, поправляя и подсказывая один другому, начинают рассказывать о своих друзьях с «Курска»: «Капитан-лейтенант Леша Шевчук был у нас очень соображающим в радиоэлектронике. Наверно, больше всего на свете он любил паять и что-то ремонтировать. Одно слово — труженик. Даже в памяти остался именно с паяльником в руке.

Старший лейтенант Андрей Панарин — этот упрямый был, до всего хотел дойти сам, все узнать до последней мелочи. По характеру сдержанный и очень спокойный. Расскажешь ему один раз, он выслушает и говорит: „Повтори еще разок, но только поподробней!“ За год службы все узнал в совершенстве. По маме у него немецкие корни, но сам он родом из-под Ташкента.

Старший лейтенант Сережа Узкий был настоящий сорвиголова, непоседа и очень смелый парень. Никого и ничего не боялся. Не любил сидеть дома. Все время в компаниях, все время вокруг куча друзей. Едва на корабль пришел, сразу заявил своему командиру боевой части: „Вы, пожалуйста, присматривайте себе где-нибудь другую должность, а то мне скоро придется идти на ваше место!“ У того так челюсть и отвисла. А так как слово с делом у Сергея не расходилось, он и взялся за дело как надо. Четыре раза объявлялся лучшим на флоте по целеуказанию. Сколько раз ни ездил на флот сдавать зачеты, всегда только на „отлично“. По этому поводу шутил: „То, что адмиралом я буду, так это совершенно точно, пока только должность для себя не определил, вот опять в штаб флота ездил, все место себе присматриваю!“ Свой второй отсек знал назубок — не подкопаешься! Если бы не погиб, точно рано или поздно, но адмиралом бы стал!

Капитан-лейтенант Виталий Солорев был немного суетлив. У него всегда находились какие-то срочные и сверхсрочные дела. Ни у кого нет, а у него полным-полно! В службе всегда перестраховывался, все боялся, чтобы по его вине что-то не случилось. Лишнего болтать не любил. Каждое слово говорил по делу. Очень ответственный и дотошный. К службе относился очень серьезно. Всегда очень громко кричал в „Лиственницу“, когда дежурил по кораблю, так что все, кто спал, обязательно просыпались. Закончил кораблестроительный факультет. В плавсостав попросился сам.

Капитан-лейтенант Сережа Кокурин был очень спокойным и веселым. Севастополец и из потомственных моряков. Отец — капитан 1-го ранга запаса. До училища успел поработать на заводе. Учился в „Голландии“, но отказался присягать Украине и доучивался уже в Дзержинке (Высшее военно-морское инженерное училище имени Ф. Э. Дзержинского). Все брал знаниями. Конспектов у него было целое море, наверное, на все случаи жизни. Когда он их только успевал писать? Расписано там было все до мелочей, самая настоящая энциклопедия. Некоторые посмеивались над его дотошностью, но, как приспичит, все к Сереге: „Дай глянуть!“ Он парень добрый, всем разрешал пользоваться.

Мичман Андрей Полянский — мичман с нашего экипажа, из кубанских казаков. Так и не успел увидеть родившегося сына. Всегда громко смеялся. Очень увлекался рыбалкой, ну а рассказывать, как все рыбаки, мог о ней бесконечно.

Старший мичман Володя Свечкарев очень любил свое дело. Все у него всегда было исправно. Настоящий мастер военного дела. Лучше всех в дивизии знал азбуку Морзе. По этому поводу любил говорить: „Если что-то в море случится, берегите меня!“ Прошел две боевые службы. Начальство его очень ценило. За профессионализм постоянно награждали грамотами и ценными подарками.

Капитан 3-го ранга Николай Белозеров. Мы его звали Кузнечик, так как он раньше служил на „Адмирале Кузнецове“, затем еще и на „Адмирале Нахимове“. Дело свое знал. По знаниям, возрасту и опыту службы должен был бы быть уже командиром БЧ-5, но не было места и он служил командиром электротехнической группы. Был допущен к командованию дивизионом. Но зазнайства никакого не было, всегда со всеми на равных. Очень обаятельный человек.

Старший лейтенант Максим Рванин был очень скромным и тихим парнем. Сам из поморов из Архангельска. Из потомственных моряков. Отец всю жизнь проплавал в местном пароходстве. Обошел весь мир. Максим тоже в море рвался. Увлекался английским. Дело свое знал. Но очень

многого просто не успел сделать, судьба не дала времени.

Старший мичман Иван Цымбал — это наш сказочник. Не поймешь, когда выдумывает, когда правду говорит. В свое время служил матросом на „Адмирале Кузнецове“ и все нам о нем рассказывал.

Старший лейтенант Леша Митяев — высокий такой, худой. Родом из Петербурга. Рос на Дальнем Востоке. Потомственный моряк. Немного замкнутый. Очень упорный. Все ходил и учил, учил, учил. Очень хотел плавать. Раньше служил на „Данииле Московском“. Пришел к Лячину и попросился в экипаж. Тут надо в море идти, а у него отпуск, говорит: „Пойду вместо отпуска!“

Капитан-лейтенант Андрей Васильев пришел к нам из Западной Лицы. Был очень жизнерадостным. В море, бывало, сядет на место комдива и начинает рассказывать о приключениях из своей питерской жизни, сколько ни рассказывал, все время что-то новое. Постоянно напевал.

Капитан-лейтенант Миша Родионов — это наши золотые руки. Умел делать абсолютно все. За что ни брался, все в его руках горело. Дома сам сделал настоящий евроремонт. Из потомственных моряков. Очень отзывчивый. Всегда подойдет, спросит: „Тебе помочь? Давай помогу!“ По специальности был очень грамотный.

Капитан-лейтенант Боря Гелетин. Всегда о самых смешных вещах говорил с совершенно серьезным видом. Вроде серьезно говорит, а мы животы надрываем. Любил дружески подначить. После боевой службы получил повышение. Поначалу было нелегко, пришлось всему учиться самому. Было тяжело, но он справился. Хороший специалист. Настоящий ракетчик. Один раз с ним поспорили, что он за десять секунд пробежит половину лодки и откроет все клапана в своем заведовании. Так он добежал и открыл. Спец был что надо! В начале лета у Бориса случилось большое несчастье с сыном. Мы все очень переживали за него. Говорили: „Боря, держись!“ И он держался.

Мичман Сергей Кеслинский был тоже настоящим суперспецом. Таких специалистов по обслуживанию ракетного комплекса мы вообще больше не встречали. На „Курске“ — с матросов. Всю свою боевую часть знал наизусть, мог с закрытыми глазами все разобрать и собрать. Бывало, кто-то что-то забудет. Он сразу: „Что у вас?“ Выслушает и, не глядя ни на технику, ни на документацию, тут же говорит, что и как следует делать. Не было случая, чтобы он в чем-то ошибся!»

Каюсь, но вначале эту маленькую и хрупкую девочку я принял за дочь кого-то из членов экипажа. Так я познакомился со Светланой — вдовой начальника химической службы «Курска» Вячеслава Безсокирного. Мы разговорились прямо в коридоре видяевского Дома офицеров. Родом Света из Севастополя, а потому и встретилась со своим будущим мужем в училище на танцах. Через год к этому времени Слава имел уже четыре «галки» на левом рукаве, сыграли свадьбу. Затем было рождение сына Димы и назначение на Северный флот.

— Вначале Славу назначили в экипаж строящейся лодки «Белгород», и мы два года провели в Обнинске, где экипаж учился в учебном центре, — рассказывает мне Светлана. — В Видяеве мы уже год. Когда достраивать «Белгород» перестали, Славу перевели на «Воронеж», затем уже на «Курск». На нем он ходил в первую автономку в Средиземное море, мечтал о второй...

Не все в жизни у этого 30-летнего офицера было просто. До «Голландии» Слава успел закончить техникум. В недоброй памяти 93-м отказался принимать украинскую присягу и был за это отчислен как «неблагонадежный». Затем удалось восстановиться в инженерном училище имени Ленина, что в Пушкине, и уже там получить столь долгожданный офицерский кортик.

Из выпускной характеристики В. А. Безсокирного:

«Способности к обучению хорошие, учился на 4 и 5. Неоднократно объявлялся отличником учебы. Знания по специальности твердые. Умело сочетает теорию и практику. Общительный, любознательный, жизнерадостный, доброжелательный, настойчив, тактичен. Обладает широким кругозором. Добросовестен. При любых обстоятельствах не теряет работоспособности».

Листаю личное дело начальника химической службы. Вот и самая последняя аттестация — там тоже не отмечено ни одного недостатка!

Из аттестации В. А. Безсокирного:

«Инициативен, Постоянно совершенствует знания по специальности. Свои обязанности по заведованию исполняет образцово. Требователен к себе и подчиненным. Авторитетен...»

Вячеслав Безсокирный родом из Сумской области из небольшого

городка, почти деревни, с романтическим названием Ворожба. Обычная рабочая семья. Отец всю жизнь проработал на железной дороге в вагонном депо, мама — дежурной по станции. Когда Слава приезжал с женой к себе домой, половина отпуска проходила в походах по гостям: родные и знакомые гордились земляком — морским офицером. Но, разумеется, больше всех гордилась его мама Галина Алексеевна. Как ни странно, но именно деревенская хватка Славы очень помогла им со Светой в Видяеве. Когда начались постоянные многомесячные задержки зарплаты, начальник химической службы атомохода брал в свои нечастые выходные в руки ружье и удочку и уходил в сопки. Прекрасный охотник и рыболов (добавим: и поэт, поскольку Слава писал стихи о морской службе), он таким образом кормил не только свою семью, но и семьи своих друзей. А потому в семье Безсокирных порой питались сверхдефицитными на Большой земле крабами, но не имели куска хлеба.

Естественно, мы говорили со Светой о ее с сыном будущем. Что ждет эту хрупкую женщину в нашем нынешнем беспощадном мире?

— Я не знаю, что меня теперь ждет, — честно призналась Света. — За Славой я всегда была как за каменной стеной. Он всегда сам решал все «большие» дела, и как теперь мне все это делать теперь одной, ума не приложу.

Думаю, просить жилье в Белгороде. Все же Слава был в составе именно белгородского экипажа. Там живет сейчас и его первый командир. Обещали помочь и с жильем, и с работой. У меня к тому же еще украинское гражданство.

Так что проблем хватает. Но это все как-нибудь образуется. Самое страшное, что я больше никогда не увижу Славу...

* * *

Едва ли не каждая семья «Курска» — это неповторимая, романтическая история любви, история жизни. Но все же история отношений Сережи и Наташи Ерахтиных, наверно, самая трогательная и необычная.

Они познакомились совершенно случайно, когда подружка уговорила Наташу сходить на дискотеку в военно-морское училище. Уговаривала она ее давно, но Наташа всякий раз отказывалась. Дело в том, что Наташа с детства плохо слышит и всегда была вынуждена пользоваться слуховым аппаратом. Поэтому танцевальных вечеров избегала, а в тот раз почему-то неожиданно для самой себя согласилась. Там на вечере ее увидел Сергей,

увидел и влюбился. После вечера Наташа убежала от него, не оставив адреса. Может, потому, что не поверила в искренность чувств решительного курсанта, может, потому, что боялась признаться себе в том, что он ей тоже понравился. Однако для любящего сердца не бывает преград, и Сергей нашел адрес девушки по интернету. В первое же увольнение он стоял с букетом цветов на пороге ее дома. У Наташи был знакомый парень, но курсант не оставил ему никаких шансов. Затем — год встреч, предложение и свадьба. Родители сделали молодоженам подарок — путевку на двоих в Сочи. До сих пор тот месяц Наташа вспоминает как самые сказочные дни своей такой недолгой совместной жизни.

Мы сидим с Наташей на кухне ее маленькой видяевской квартирki. Рядом крутится маленькая Кристинка. Наташин папа, боевой офицер, полковник, приехавший поддержать дочь в трудную минуту, стирает в ванной.

— У нас была настоящая, удивительная любовь! — говорит мне Наташа. — Сережка был как вихрь! Мы оба заядлые романтики. Он так гордился мной и нисколько не стеснялся, что я плохо слышу! Я была самая-самая счастливая. Когда мы гуляли, он ходил со мной под руку с гордо поднятой головой. Я его называла «мои ушки». Очень ухаживал за Кристиной. Когда ночевал дома, всегда вставал к дочке ночью, если я спала и не слышала ее плача.

Сережа был потомственным моряком. Его отец мичманом прослужил много лет в Видяеве. До этого прошел Германию и Чернобыль. Здесь, в Видяеве, остался жить и после выхода в отставку. С детства Сергей увлекался электроникой. Именно она была главным смыслом его жизни. Судьба порой преподносит столь невероятные сюрпризы, что их неспособны были бы придумать самые изощренные писательские умы. Так получилось и у Сергея. Дело в том, что информатику в видяевской школе ему преподавала Ирина Лячина, супруга его будущего командира. Именно она и вложила в душу мальчишки любовь к компьютерам, помогла найти свой путь в жизни. А потому, когда стал вопрос о выборе места службы, для Сергея и Наташи вариантов не было: только в Видяеве!

Они жили друг другом и вместе стойко переносили все невзгоды. Когда не выплачивали деньги и приходилось чуть ли не голодать, Сергей все равно умудрялся радовать Наташу то яблоком, то конфетой. С получки (большая часть которой сразу же уходила на долги) он обязательно покупал ей большую шоколадку с орехами. Это было для обоих неслыханным мотовством, а потому шоколад они ели по кусочку за чаем, растягивая удовольствие на два-три вечера.

Сейчас кухня и коридор квартиры Ерахтиных чуть ли не до потолка завалены мешками и ящиками с гуманитарной помощью.

— Вот сколько теперь попривозили, — говорит Наташа, показывая рукой на продуктовые завалы. — А я даже есть не могу, как подумаю, что все это плата за его жизнь. Зачем нам все это сейчас, когда его нет! Раньше надо было!

В выпускном курсантском альбоме Сергея Ерахтина записано: «Серега! Ты классный парень, таким и оставайся!» Жене и друзьям он всегда говорил, что мечтает стать адмиралом. Что ж, если каждый солдат носит в ранце маршальский жезл, то почему старшему лейтенанту не носить адмиральский?

Одним из лучших друзей Сергея по училищу был Андрей Гречиха. После окончания училища он попал на Камчатку. Когда был в отпуске в Петербурге, друзья встретились. У Сергея отпуск только начинался, а у Андрея уже кончался. И тогда он, плюнув на все, остался еще на несколько дней, чтобы побыть с другом. Может, было у него предчувствие, что эта их встреча — последняя? Потом Андрей писал Ерахтиным, что за опоздание его строго наказали. Что ж, если эти строки прочитают командиры старшего лейтенанта Андрея Гречихи, пусть простят они ему тот невольный грех.

Двухлетняя Кристина, кокетничая, крутится перед нами, затем надевает мою фуражку. Говорит:

— Папа! Папа!

В горле сразу ком. Мы замолкаем. Наташин папа закрывает лицо рукой и быстро уходит на балкон. Наташа, сдерживая слезы, забирает у дочери фуражку.

— Это не папина! Это дядина! — говорит она.

В то их последнее утро Сергей выглядел как-то странно. Он долго стоял у кровати спящей дочери, словно старался навеки запомнить ее черты. А выйдя из квартиры, снова вдруг постучал в дверь. Наташа открыла.

Ты что-нибудь забыл? — спросила она.

Нет, просто хотел посмотреть на тебя еще раз! — ответил он.

— Двенадцатого августа мы пошли с девочками за грибами. Я ничего не чувствовала. Вернулись. Вижу, к нам идет свекровь и лицо какое-то странное, как маска, — рассказывает Наташа. — Она-то мне и сказала, что наша лодка затонула. Мы все плакали. Сережина младшая сестра повторяла: «Как же я теперь жить буду без своего братика?» Она его очень любила. Мы все дни так ждали, так надеялись на чудо. Сердце

отказывалось верить в плохое. Я уверена, что Сережа был в кормовом отсеке. Приехала моя мама. Одна гадалка ей сказала, будто Сережа жив. Ей показали фотографию. Она на нее посмотрела и говорит: «Не могу понять, где этот человек. На земле его нет, в воздухе его нет и под землей тоже. Но он жив!» Я и сейчас верю, что он жив. Но у него так мало кислорода и ему так тяжело.

Как и все остальные жены ребят с «Курска», Наташа так и не передела обручальное кольцо на другую руку.

— Я никуда не уеду из Видяева, пока не поднимут Сережу, — говорит она. — Что у меня теперь осталось в жизни — Кристина да еще, может быть, Сережина могилка!

* * *

Как и Сергей Ерахтин, капитан-лейтенант Алексей Шевчук из коренных северян. Родился в Западной Лице, где в то время служил отец. В первый класс пошел уже в Видяеве. После школы поступил в Каспийское военно-морское училище. Когда распался Советский Союз и училище закрылось, перевелся в училище подводного плавания. Окончив его, вернулся в родное Видяево на атомоходы. Жениться Алексей так и не успел. Все некогда было...

Из служебной характеристики на командира группы управления ракетной боевой части капитан-лейтенанта А. В. Шевчука:

«По характеру уравновешен и спокоен. Специальность освоил хорошо. На замечания старших реагирует правильно. В коллективе пользуется заслуженным авторитетом».

Отец Алексея, капитан 2-го ранга в запасе Владимир Николаевич Шевчук после окончания службы остался в Видяеве. Любовь к морю оказалась сильнее привязанности к земле, а потому стал бывший подводник капитаном портового буксира. Одного из тех, что помогают подходить и отходить от причалов неповоротливым огромным атомоходам. В тот недобрый день 10 августа Владимир Николаевич на своем буксире, как всегда, выводил в море очередную подводную лодку. На этот раз это был «Курск», на борту которого находился его сын. О чем думал тогда отец? О чем думал сын? Знал бы Владимир Николаевич, в какую безвозвратную даль провожает он своего Алешу. Увы, никому не дано

предугадать будущее...

Эти стихи, пронизанные материнской болью, прислала мне мама Леша Шевчука Наталья Николаевна. В них — крик всех матерей, так и не дождавшихся с моря своих мальчишек.

«SOS!» — кричало море, тяжелым свинцом легшее на их души.
«SOS! — кричали чайки. — Они здесь, мы их чувствуем, люди!»
118 чаек сидели на воде. Белое пятно из белокрылых чаек.
А внизу на стометровой глубине груды разорванного железа,
Заполненного телами наших детей. А чайки, белокрылые чайки —
Это чистые души безвинно убитых наших детей. Чайки — это их
Чистые души, которые вырвались на голубую гладь моря.
Они сидели и набирались сил. Их путь далек —
В самую поднебесную высь.
И вдруг одна за другой они медленно поднялись вверх
И исчезли за горизонтом... ПРОЩАЙТЕ, РОДНЫЕ!!!
Вы все остались в нашем сердце.
Отцы и матери помнят о вас и скорбят.
Пока мы живы, память о вас живет.
«SOS!» — кричало море. «SOS!» — кричали чайки.
Они с укором оглядывались по сторонам.
Люди!.. Где вы, люди? Где ваша помощь?
Но вокруг не было ни души...
И только мать в своем бреду
Шептала: «Я его найду!»
Сквозь толщу водную пройду,
Нырну в любую глубину...»
И сердце матери рвалось
В ту черноту глубокой бездны,
А разум не хотел понять,
Почему никто не хочет их спасти...
И каждый раз, и день, и ночь,
В бреду старалась им помочь.
Закрыв глаза, плыла, плыла...
Плыла, захлебываясь от воды,
И в горле соль, и соль в глазах,
А в сердце боль — предчувствие беды.
Но где же сын? Ищу, ищу...

Одна вода кругом, вода и ужас черной пустоты.
Но где же ты? Еще раз вздох.
О Боже! Вот они стоят...
С укором на меня глядят.
Но лиц не вижу — только маски.
Мне сердце шепчет: нет и нет!
Его здесь нет, среди них нет!
И тишина... Спокойно движется вода.
И только мертвые тела раскачивает глубина.
Пытаюсь в лица заглянуть.
Один, другой! Но сколько их?
Здесь нет живых. Лишь мертвые тела
В гробу железном, наглухо закрытом.
Но только нашу боль не спрятать никуда.
Ну что за бред в больном мозгу!
Я даже плавать не могу...

* * *

Родители Дениса Пшеничникова живут в Камышевой бухте в Севастополе. Коренные севастопольцы. Дед Дениса воевал на торпедных катерах Черноморского флота. Прошел, что говорится, огонь и воду. Отец Станислав Михайлович тоже всю жизнь в море, уже не один десяток лет плавает на рыболовецких судах старшим электромехаником. Мы сидим дома у родителей Дениса, и из окна виден кусочек моря. Рассказывает мама Дениса Наталья Ивановна:

— Своим сыном я всегда гордилась. Учился хорошо. Серьезно занимался в спортивной школе дзюдо, много читал. Особенно любил клеить из пластмассы модели кораблей. Это увлечение у него осталось на всю жизнь. Даже в Видяеве осталось много его моделей. Одно время, когда долго не платили зарплату и нечем было кормить семью, хотел было увольняться, но куда с его специальностью пойдешь? Разве что только мотористом. Потом все образовалось. Вошел во вкус службы и уже ничего не хотел, кроме нее.

Как и многие его сверстники, Денис прошел свою первую проверку на зрелость еще в училище во время дележа Черноморского флота. Отказавшись изменять раз и навсегда данной на верность Отечеству

присяге, он был вынужден доучиваться в Петербурге. По окончании училища попал на Северный флот и получил назначение на строящийся АПРК «Белгород». Год отучился в учебном центре в Обнинске. Но «Белгород» так и не достроили. Экипаж расформировали, и Денис попал в Видяево вначале в 150-й экипаж, а затем его друг и товарищ Андрей Силогава помог в январе 2000 года перевестись на «Курск». Готовился к своей первой в жизни автономке. 9 августа позвонил домой. Сказал, что «сбегает» на три дня в море на отработку, просил, чтобы не волновались, так как у него все нормально.

О трагедии Наталья Ивановна узнала 14 августа из телевизионных новостей. При первой же возможности вылетела на север. Уже в Видяеве, вспоминает, боялась включать телевизор, ведь прошло слишком много времени, чтобы можно было на что-то надеяться. Станислав Михайлович в это время ловил рыбу на зафрахтованном траулере «Намибийская звезда» неподалеку от Кейптауна. Об аварии лодки сына узнал из новостей Би-би-си.

— Как услышал название «Курск», так сразу же во мне все оборвалось. Позвонил домой. Все подтвердилось... — рассказывает Станислав Михайлович. — Предлагали меня отправить, но, когда прикинули время и расстояние, я понял, что никак не успею. Моряки есть моряки, где бы они ни служили, поэтому ребята мне каждый день доставали интернетовские распечатки по «Курску». Я их раз по десять перечитывал, тем и жил...

В квартире Пшеничниковых сейчас прочно обосновалась тишина — это давит тяжесть невозполнимой утраты. На стене комнаты, где мы сидим, портрет Дениса. На полке — фуражка, кортик и капсула с водой Баренцева моря, взятой на месте гибели «Курска». Когда в гости приходит трехлетний сын Дениса, как две капли воды похожий на своего отца, он надевает отцовскую фуражку и беззаботно бежит по комнатам, думая, что папа просто ушел в долгий-долгий поход.

* * *

Мама командира группы космической связи старшего лейтенанта Сергея Фитерера Татьяна Ивановна приехала в Видяево из Калининграда. Судьба отнеслась к семье Фитереров слишком жестоко. Несколько лет во время боевых действий в Таджикистане погиб отец Сергея Геннадий Дмитриевич. Он был старшим офицером оперативного отдела знаменитой

201-й дивизии миротворческих сил, той самой, что сейчас защищает Россию на восточных границах. И вот теперь новая беда...

Я листал личное дело Сергея. В общем-то там и листать было особо нечего, личное дело очень тонкое, ведь служба у недавнего выпускника Калининградского военно-морского училища еще только-только начиналась.

Из выпускной характеристики:

«Быстро ориентируется в сложной обстановке. Умело обучает и воспитывает подчиненных, проявляя о них заботу. Склонен к командирской работе. Командирские навыки и волевые качества хорошие. Способен взять ответственность на себя. На критику реагирует правильно. К делу подходит творчески и инициативно. По характеру спокоен, уравновешен. Эрудирован. Воспитан. В коллективе авторитетен. Со всеми поддерживает ровные взаимоотношения».

Говорят, Татьяна Ивановна очень сожалеет, что Сережа так и не успел жениться и не оставил ей внука, чтобы продолжился род воителей Фитереров, верой и правдой служивших Родине. Увы, теперь в их семье остались лишь две женщины: мать Галина Ивановна да Сережина младшая сестра Наташа, мужчины же сложили свои головы за Отечество — таково зловещее знамение нашего времени.

* * *

Почти вся недолгая жизнь Дениса Кириченко прошла по гарнизонам Северного флота. Пахнувшая кораблем отцовская шинель, походы в тундру за грибами, ревуны подводных лодок, занесенные снегом дома — все это приметы его детства. Однажды осенью вместе с друзьями ушел в тундру за грибами. Час шел за часом, а Денис все не возвращался. Всполошились родители, откликнулись соседи. Поиск детей организовывали со всей серьезностью: с фонарями и сигнальными кострами. Пропавших нашли глубокой ночью. Как оказалось, мальчишки, заблудившись, не растерялись, а устроились на ночевку, чтобы утром отыскать дорогу домой.

Чем увлекался будущий офицер «Курска»? Увлекался автомобилем, который учился водить под руководством отца, в десятом классе сдал на права. В школе больше всего любил физику и математику, что, видимо, во

многом и определило выбор будущей специальности. Любил спорт: акробатику, дзюдо, лыжи.

Вспоминают родители Дениса: «Отличительной чертой нашего сына, и это отмечали почти все, кто хоть его немного знал, был его неконфликтный характер. У него было очень много товарищей, его все любили, и он ни с кем не конфликтовал. Эту черту отмечали и школьные учителя, и соседи по дому, где бы мы ни жили, и преподаватели в училище. У нас с женой трое детей и есть с кем сравнивать Дениса. Не раз он мне говорил, что мы — его надежный тыл.

Хотим сказать, что он, повзрослев и став самостоятельным, не „отпочковался“ от нашей семьи. Возможно, это из-за того, что так и не успел обзавестись своей семьей, хотя девушка, любовь... — все это у него было».

Из выпускной характеристики на лейтенанта Дениса Кириченко:

«Учится только на „отлично“. Является старшиной роты на своем курсе. Организаторские и волевые качества развиты хорошо. Способен самостоятельно руководить подразделением на флоте. У товарищей по службе пользуется авторитетом. Доброжелателен, выдержан, аккуратен и честен. Способен стойко переносить все трудности военной службы. Желает служить на подводных кораблях».

И снова рассказывает отец Дениса ветеран-подводник Станислав Петрович: «Во времена, когда Денис оканчивал учебу в школе, было модно организовывать в вузах выездные экзамены. Вот и в Мурманскую область приехали выездные комиссии. Денис пробовал свои способности в Горьковский технологический и ВВМУРЭ имени Попова. Все прошло успешно, и впоследствии он получил вызовы в оба вуза. Но поехал поступать в ВВМИОЛУ имени Ф. Э. Дзержинского и одним из лучших сдал все экзамены. Я, конечно, гордился, что сын пошел по моим стопам, хотя и не давил на него никогда (правда, один раз провел его на АПЛ, показывал что и как). Теперь к гордости примешиваются боль и сомнения... С первых дней служба на действующем флоте шла успешно. Поверьте, что это не часто бывает в настоящее время. Сейчас, чтобы служба была успешной, надо приложить много усилий. Денису обстоятельства благоприятствовали. Попал на плавающий, самый современный корабль, в сработанный экипаж, не обременен семьей, место расположения базы, образ жизни, климат и т. д. — все знакомое с детства,

да и я в то время находился недалеко — в Снежногорске, мог помочь и советом, и материально.

За службу он взялся серьезно и примерно через месяц первым в объединении из лейтенантов его выпуска сдал все зачеты на допуск к самостоятельному исполнению обязанностей. За это был поощрен отпуском на 10 суток. Так что через два месяца после начала службы на СФ Денис уже приехал к нам в Ульяновск. Потом была боевая служба и снова отпуск, на этот раз уже полный, за 1999 год. Сколько было рассказов о плавании, о службе, об экипаже! Они любили свой корабль, гордились службой на нем, любили флот и мечтали, что все на нем изменится к лучшему, строили планы на жизнь. Денис мечтал об академии. Он хотел окончить академию и служить по специальности (в училище он окончил кораблестроительный факультет). Мы много обсуждали с ним дальнейшую службу, перспективы. Справедливости ради надо сказать, что у него одно время были сомнения в целесообразности службы. Навевались такие настроения впечатлениями от общения в отпуске с ровесниками и сравнения уровня жизни в большом городе и маленьком гарнизоне. Так или иначе, но он принял решение продолжать службу.

Письма Денис писать не любил и практически общался с нами по телефону: мы довольно часто перезванивались. Последний отпуск Денис провел в Ульяновске. Уезжал он поездом 17 мая. Я провожал его на вокзал. Никаких предчувствий не припоминаю. О случившемся узнали из первого сообщения по телевизору. Мы сразу знали точно, что наш Денис на аварийной лодке, а я, как старый подводник, первое время был уверен в успешном спасении с глубины всего в сто метров. К несчастью, наши надежды не оправдались...

Больше всего Денис Кириченко мечтал конструировать и строить подводные корабли, такие, которые бы не горели и не тонули, с которых бы всегда мог спастись экипаж. И я знаю твердо, что такие корабли он бы обязательно создал!»

* * *

С Мариной Мурачевой мы познакомились в Севастополе. До Марининого поезда оставалась всего пара часов, но мы все равно встретились. В квартире Марининой мамы повсюду Димины фотографии. Молодой и круглолицый, он везде добродушно улыбочив...

Отец Димы — подводник, капитан 1-го ранга, служил флагманским

химиком дивизии подводных лодок. Военным был и дед. Из 31 прожитого года 23 Дима прожил в заснеженном Видяеве. Туда привез из Севастополя и свою жену Марину. Первоначально служил в 150-м экипаже, а затем перешел на «Курск». Увлекался радио, мог отыскать в эфире любые каналы, разбирал и собирал по деталям любой телевизор, в службе был дотошен и добросовестен, мечтал когда-нибудь служить в Севастополе, который очень любил.

Из служебной характеристики командира дивизиона движения АПРК «Курск» капитана 3-го ранга Дмитрия Мурачева:

«Мастер военного дела. Б работе организован. При решении поставленных задач способен определить главное направление. Постоянно работает над совершенствованием своих профессиональных качеств. Б работе с подчиненными умело сочетает требовательность с заботой о них. Неоднократно поощрялся командованием соединения и корабля. Море и морскую службу любит, дорожит званием флотского офицера. По характеру уравновешен, спокоен, в обращении с сослуживцами доброжелателен...»

Из воспоминаний капитана 2-го ранга В. Олейника: «Дмитрий Мурачев прибыл на АПРК „Курск“ в порядке продвижения по службе и стал третьим по счету командиром дивизиона движения, „хозяином реактора“ подводной лодки. Наследство Дмитрию досталось не из лучших: 70 % офицерского состава были молодыми в звании „старший лейтенант“, а личный состав — по призыву, только что пришедший из учебных отрядов. Необходима была планомерная, кропотливая работа, и она закипела. Дивизион движения, который всегда являлся аутсайдером БЧ-5, через полгода вышел в лидеры. Люди потянулись к своему комдиву, зауважали. Мои отношения с Дмитрием сложились не только как начальника с подчиненным: мы были соседями по лестничной площадке и часто ходили семьями друг к другу».

К 2000 году он был уже опытным подводником. За плечами три боевые службы, отличник боевой подготовки, специалист 1-го класса, награжден четырьмя медалями, по итогам боевой службы 1999 года представлен к ордену.

Из воспоминаний друга и сослуживца Дмитрия Мурачева Д. Кучеренко: «Очень больно и тяжело писать о друзьях, которых уже нет, осталась только память... Все началось, когда мы молодыми лейтенантами

летом 1991 года начали службу в 150-м экипаже Ежова. Экипаж лодки чем-то напоминает собой семью, где командир как отец и экипаж называют между собой по фамилии командира... Мы дружили много лет семьями. Ходили друг к другу в гости, чем могли, помогали друг другу. В Диме меня всегда поражали его прямолинейность и порядочность. В последний раз мы виделись на дне рождения его дочери Наташи. Дети играли, рассказывали стихи, а Дима не расставался с камерой, все время снимал детей. У него заканчивался отпуск. Последний для него отпуск. Иногда кажется, что он это чувствовал. Он пытался все успеть сделать по ремонту квартиры, везде побывать, ходил и ездил на экскурсии, в музеи. Он обладал огромной жадой жизни. На „Курске“ Дима был командиром дивизиона управления энергетической установкой. Реактор „Курска“ заглушён, и свой долг перед Родиной Дима выполнил полностью, а выполнит ли государство свой долг перед вдовами и сиротами — покажет время...»

8 августа перед выходом в море Дима позвонил жене в Севастополь, сказал, что выход небольшой, всего-то на три дня, просил не переживать, сказал, что, когда вернется, позвонит. О трагедии первой узнала на работе Маринина мама Ирина Семеновна.

Марина рассказывает:

— Дима служил на износ. Его папа когда-то служил вместе с Лячиным, Лячин знал Диму с детства и взял к себе, потому что был в нем уверен. Когда-то Дима мне сказал: «Если что случится в море, ты не верь в худшее и не оплакивай меня раньше времени», и я не верила в его гибель, пока не нашли записку Колесникова. Когда я приехала в Видяево, дома был идеальный порядок, а на серванте разложены наши фотографии, словно в последний раз, уходя в море, он, глядя на них, с нами прощался...

* * *

Офицеры с соседнего АПРК «Воронеж» рассказывают и рассказывают о своих товарищах и друзьях. Их рассказы порой сумбурны, но искренни и честны.

Командир дивизиона движения Дмитрий Мурачев запомнился всем требовательностью, принципиальностью и превосходным знанием своего дела. Его дивизион был самым дружным на корабле. Все офицеры как один рвались в море. Не ради денег, ради службы!

Капитан 3-го ранга Мурачев, как и командир электромеханической боевой части, был человеком обстоятельным. Приходит, к примеру,

лейтенант на «Курск» и идет сдавать к нему зачеты. Мурачев два вопроса задал, ответа нет. Он бедолагу не гонит, а начинает все объяснять. Когда объяснит, заставляет тут же все повторить. Пока не увидит, что материал усвоен, не успокоится.

Уже позднее рассказ о Диме Мурачеве дополнил его бывший командир капитан 1-го ранга Сергей Ежов. «Дима пришел ко мне в экипаж лейтенантом. Командовал 9-м отсеком. Сам коренной видявец. Отец его был флагманским химиком на эскадре. Мурачев — отличный служака и очень болел за дело. По характеру этакий „упертый мужичок“, чего бы это ни стоило, своего добьется. Помню, приняли мы у первого экипажа „Воронеж“, а 9-й отсек запущен донельзя. Так через несколько дней отсек уже сверкал так, что и узнать нельзя было. Все подчиненные у Димы всегда были заняты делом: что-то изучали, чистили, убирали, да и сам он никогда без дела не сидел».

Командир группы дистанционного управления № 2 капитан-лейтенант Сергей Любушкин запомнился всем большим и добрым человеком. Как все большие люди, был очень спокойным и добродушным, сходилась практически со всеми и практически со всеми дружил.

Командир группы дистанционного управления № 1 капитан-лейтенант Денис Пшеничников до перевода на «Курск» служил на «Воронеже». На «Курск» был откомандирован на боевую службу да так и остался. По натуре был очень общительным. С удовольствием шефствовал над лейтенантами, был им как нянька. В экипаже его так и звали: «господин лейтенантский учитель».

Командир трюмной группы дивизиона движения капитан-лейтенант Рашит Аряпов был одновременно командиром 6-го отсека. Очень обстоятельный, серьезный человек. К себе был требователен вплоть до самокритики. Пять лет проплавал на лодках и никто не видел, чтобы он когда-либо расслабился. Всегда предельно собран и серьезен.

В противоположность ему командир турбинной группы капитан-лейтенант Дима Колесников, командовавший на «Курске» одновременно и своим 7-м турбинным отсеком, наоборот, был очень веселым и непоседливым человеком. Но специальность свою знал дай бог! Друзья его звали Золотой за рыжий цвет волос. Вокруг Колесникова всегда были люди, всегда стоял хохот. Ко всему прочему, он был очень начитанный. Почему-то мечтал сходить обязательно пять автономок, а потом когда-нибудь съездить отдохнуть на Средиземное море и посмотреть на него, что называется, «сверху».

Летом 2000 года из училища выпустился младший брат Димы.

Разумеется, он попросился туда же, где служил старший. В дивизии получил назначение на «Нижний Новгород». Братья успели провести вместе в Видяеве буквально несколько дней. О многом даже не успели переговорить — старший уходил в море на ученье. Договорились сесть и обо всем поговорить сразу же после его возвращения... А еще у Димы осталась молодая жена, с которой он прожил всего три месяца. Именно Дима Колесников возглавит оставшихся в живых в 9-м отсеке. Именно он станет, по существу, последним командиром «Курска», вернее, его последних кормовых отсеков. Именно у него в кармане найдут записку, которая так поможет в выяснении обстоятельств последних минут катастрофы. Именно он напишет в своей записке слова, которые станут последними словами, словами прощания экипажа, обращенными ко всем оставшимся на земле: «Не надо отчаиваться!..»

Сергей Саделенко, инженер группы дистанционного управления № 1, остался в памяти товарищей человеком, который никогда ни на кого не обижался. С его лица не сходила улыбка. В свое время он поразил начальников сверхбыстрой сдачей на допуск к самостоятельному управлению своим заведованием. Вместо положенного полугода управился всего за каких-то два месяца. Даже на боевой службе не ходил смотреть видеофильмы, а конспектировал инструкции и руководящие документы. С боевой службы привез целую кипу тетрадей.

Старший лейтенант Саша Бражкин являлся инженером группы дистанционного управления № 2 и командовал кормовым 9-м отсеком. Как и Денис Пшеничников, он раньше служил на «Воронеже», а перед боевой службой ушел на «Курск». Сослуживцам Денис запомнился своей безотказностью, необходимостью и потрясающим трудолюбием — он мог ночи напролет сидеть за изучением материальной части.

Что касается командира электротехнического дивизиона капитана 3-го ранга Ильи Щавинского, то едва речь зашла о нем, как все собравшиеся в один голос сказали:

— Илья — это всё!

Капитан 3-го ранга Щавинский, как и все в экипаже «Курска», прекрасно знал свое дело. За глаза его именовали «наш суперспец», а в глаза звали ласково Ильюшей. Воспитанник Нахимовского училища, он отличался особым тактом и никогда не позволял себе грубостей по отношению как к начальникам, так и к подчиненным. Понятие офицерской чести было для него основополагающим. При этом Илья Щавинский был по жизни чрезвычайно остроумным и веселым человеком, что называется, душа любой компании. Он мог сутками травить флотские байки да так, что

никто не мог понять, где кончается правда и начинается вымысел. На все случаи жизни и службы у него всегда была наготове новая потрясающая история. Где был Щавинский, там всегда были смех и хорошее настроение. А как он рассказывал о своей жизни! Впечатление создавалось такое, будто вся жизнь Ильи Щавинского была сплошной чередой самых невероятных приключений. В свободное от службы время командир электротехнического дивизиона любил поесть, а потому его часто можно было увидеть у камбуза. Там Щавинский сходил в словесном противоборстве с коком-инструктором Анатолием Николаевичем Беляевым, который всегда выносил своему оппоненту добавку, и тогда уж от их шуток и прибауток сотрясался весь корабль. Как и Беляев, Щавинский серьезно увлекался музыкой, прекрасно играл на электрогитаре, сочинял песни и сам же их исполнял. Во время боевой службы они вдвоем с «Николаичем» подготовили и дали несколько концертов. Как говорят ребята, после возвращения Ильи со значением сообщал всем, что они с Беляевым прибыли с международных гастролей по Средиземноморью... Что ж, если принять во внимание панику в 6-м американском флоте, то следовало признать, что гастроли удалась на славу!

Кто-то из сидевших рядом офицеров сказал мне в заключение нашего разговора об Илье Щавинском так:

— Если он какое-то время еще был жив, то он до самого конца поддерживал тех, кто был рядом с ним, вселял в них уверенность и делом и словом.

Уже позднее, в Москве я спросил о Щавинском у его бывшего командира капитана 1-го ранга Ежова. При упоминании фамилии Щавинского, Сергей Николаевич улыбнулся:

— Илья был из потомственных моряков. Дед — вице-адмирал, отец — капитан 1-го ранга. Сам Илья никогда не кичился родственниками, а вкалывал за двоих. Был очень добросовестен и свои электротехнические дела знал просто великолепно. Илья был всегда чрезвычайно увлечен музыкой. Профессионально играл на гитаре, сам сочинял песни и пел их в кругу друзей. Одно слово — душа экипажа! Был самым настоящим фанатиком-меломаном. Собрал уникальную коллекцию записей всех отечественных рок-групп чуть ли не с пятидесятых годов. А электрик был просто великолепный! Когда мы прибыли в Видяево и нам дали полуразграбленную казарму, он без всяких просьб и напоминаний привел там в порядок все электричество. У кого из ребят дома были неполадки со светом, все звали Илью. Он никому не отказывал в помощи. Вокруг Ильи была всегда своеобразная аура веселья. В его дивизионе вообще все всегда

делалось как-то легко и весело, будто играючи. После моего ухода Гена Лячин его к себе забрал, знал, что Илья никогда не подведет.

* * *

Чем глубже я погружался в атмосферу, царившую на «Курске», тем все более и более убеждался, что ничего подобного я нигде больше не встречал за свою долгую военно-морскую службу. Это был удивительный, истинно семейный экипаж, где большая часть не только офицеров, мичманов, но и матросов была теснейшим образом связана с флотом. Военными моряками были их деды, отцы и старшие братья. Моряками стали и они, придя в подплав не случайно, в силу стечения обстоятельств, а вполне осознанно и целенаправленно. Они мечтали о подводных лодках с детства, а запах корабельного сурика, смешанный с йодистым запахом моря, был для них самым родным и волнующим. Именно так пахла отцовская шинель, висевшая на вешалке в коридоре, именно так пах и сам отец, вернувшийся с моря, смеющийся и бородатый, подкидывающий сына на руках к небу. А потому эти мальчишки просто не представляли себе, что мужчина может заниматься чем-то иным, и судьбу свою выбирали прямо на отцовских причалах, выбирали бесповоротно и навсегда.

Сережа Кокурин родился на День ВМФ — 31 июля 1973 года в семье офицера-подводника Тихоокеанского флота. Его стезя была определена заранее. Флот его призвал, и он откликнулся на его зов. Детство Сережи — это типичное детство мальчишек из семей военных моряков: забытые Богом гарнизоны, бесконечные переезды, постоянное ожидание отца и мечта о лодках, которые так хорошо видно из окна дома. Не все получалось сразу. После школы Сергей год отработал фрезеровщиком, но мечту не забыл и поступил в Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище. Там, в Севастополе он принял обряд крещения в храме Всех Святых. Это тоже был его выбор и его путь.

Поколение Сергея попало в водоворот развала великой державы, и потому каждый из его сокурсников встал перед выбором: остаться верным присяге или пойти по пути наименьшего сопротивления. Сережа избрал путь, который подсказало ему сердце. Он избрал флот и Россию. Доучиваться пришлось в Петербурге, ибо для российских курсантов места на «незалежной» Украине не нашлось. В 1996 году он стал офицером. Служба началась с должности инженера трюмной группы на АПРК «Воронеж». За первые два года — две боевые службы в Атлантике. Говоря

откровенно, на «Воронеже» у старшего лейтенанта Кокурина не сложились отношения с командованием. Нет, он по-прежнему старательно относился к служебным обязанностям, но вот личные отношения оставляли желать лучшего. В таких случаях говорят: не сошлись характерами. Конфликт был столь серьезен, что Сергей даже стал подумывать об увольнении в запас, несмотря на то, что это было для него мучительно и больно. Рассказывает капитан 1-го ранга Сергей Ежов:

«Насчет Кокурина мне сказал командир дивизии. Мол, у мальчишки не все складывается на „Воронеже“. Но я видел его в море. Парень, по моему, неплохой. Чтоб не портить судьбу, возьми его к себе, думаю, не пожалеешь. Я взял и на самом деле не пожалел. Почти сразу сдал на допуск. Отличали его потрясающая аккуратность и педантичность во всем — от служебных дел до личных взаимоотношений. Служба у Сергея сразу пошла. Появился блеск в глазах. Затем опомнились на „Воронеже“, давай Сережку просить назад, но я уже не отдал. Назначил командиром группы. Когда уходил, Гена Лячин его забрал к себе в экипаж».

Теперь он уже командир группы на «Курске», и почти сразу еще одна боевая служба, теперь уже в Средиземное море. Будущая карьера становилась все более и более многообещающей. Не секрет, что сегодня далеко не всем лейтенантам удастся много и по-настоящему плавать, а значит, и приобретать бесценный опыт настоящей морской службы, которую бессильны заменить самые совершенные тренажеры и детальнейшие инструкции. Может, именно поэтому в очередной день рождения друзья подарили Сергею многозначительный подарок — контр-адмиральский погон.

Каким он был, человек, которому судьба, возможно, готовила адмиральские высоты в XXI веке?

Мама Сергея Алла Валерьевна сказала самое главное о своем сыне: «Он был очень добрым...»

Бывший классный руководитель Сергея Валентина Васильевна Пузанок вспоминает: «В нем уживались две противоположности: внешняя легкость, непринужденность общения, то, что называется „душой компании“, и внутренняя строгость, целеустремленность, определенность взглядов и твердость. В классе было шесть девочек и двадцать один мальчик. В военное училище поступил только Сергей».

Когда родители приехали в гарнизон и вошли в его пустую холостяцкую квартиру, они были изумлены. Там царили идеальная чистота и порядок, какие может создать не всякая хозяйка.

Знавшие Сергея близко говорят, что он всегда много читал, любил

Высоцкого. Помните?

Услышьте нас на суше.
Наш «SOS» все глуше, глуше...
И ужас режет души
Напополам...

Не о таких ли, как он и его друзья, пел, обрывая гитарные струны, великий бард?

Говорят, что Сергей пробовал перо, искал себя в литературе. И как знать, может, в его лице мы потеряли не только будущего талантливое адмирала, но и будущее отечественной маринистики. Как знать, возможно, сохранилось что-то из написанного Сергеем и мы когда-нибудь узнаем, что так хотел нам сказать капитан-лейтенант Кокурин.

* * *

Из рассказа мамы капитан-лейтенанта Андрея Васильева Валентины Спиридоновны: «В детстве Андрюша был очень маленького роста. Когда пошел в школу, портфель волочился по земле. Стремился дружить с большими ребятами. Я за него очень волновалась. С ним вечно что-то происходило. Он был у меня очень самостоятельным. Однажды чуть было не утонул, когда полез купаться, не умея плавать. Один раз особенно сильно испугалась. Мы гуляли на детской площадке, и он как-то мгновенно куда-то исчез. Потом обнаружили, что его накрыло перевернутой лодкой, и он под ней сидел молча. Очень любил своего деда Ивана Иосифовича, капитана 3-го ранга в отставке. Дед служил на торпедных катерах, а потом до самой смерти работал в секретной библиотеке училища Нахимова. В школе, честно говоря, Андрей учился не блестяще. Поступил в ПТУ на сварщика. Увлекался борьбой и однажды из-за травмы на соревнованиях даже попал в больницу. Потом увлекался велосипедным спортом, тоже все время в ушибах ходил. Его все любили за смелость и доброту. Мастер ПТУ Николай Прокопич уговорил поступать в „Голландию“, а не идти в мичмана. На репетитора он зарабатывал себе сам. Поступил легко. В училище уже учился хорошо и часто, глядя на дедовский кортик, говорил, что хочет забрать его себе после выпуска. Украинскую присягу принимать отказался наотрез и доучивался уже в Петербурге. Мы очень гордились

Андреем, ведь он из всей нашей родни первым получил высшее образование.

Потом женился на Ане. Родился сын Андрей, через два года — Артем. Письма нам писать не любил, больше звонил. Говорил, что через четыре года вернется в Севастополь. Андрюшу всегда очень тянуло к земле. Он и дома на севере развел самый настоящий цветник. Да и все отпуска с удовольствием копался на даче. В 98-м году им очень плохо платили, и сын в свободное время с другими офицерами подрабатывал грузчиком в магазине.

На „Курск“ его перевели спешно только 5 августа. Он еще находился в отпуске и не отгулял положенное да и не очень-то хотел уходить со своего „Славянска“. К моменту гибели на него в Видяево из Лицы даже не успели прийти документы. Когда слышали о „Курске“, муж, успокаивая меня, говорил, что наш Андрей на другой лодке да к тому же еще и в отпуске. Но затем его рано утром позвали к телефону соседи. Муж вернулся и молча ушел на работу. А к полудню и я узнала, что Андрей в списках „Курска“.

В Западной Лице мы так и не побывали. Когда летели на Север, жили надеждой. Некоторые мамы даже варенье с собой брали. Анна говорила мне, что, уходя, Андрей вдруг ни с того ни с сего сказал ей: „Знаешь, я ведь могу и не вернуться!“ На „Курске“ он собирался сходить в автономку, чтобы хоть немного заработать для семьи... Наш младший сын Женя в армию уже не пошел. Андрюша своей смертью освободил его от службы...»

* * *

Из Севастополя, куда ездил, собирая данные о ребятах с «Курска», я возвращался с чувством исполненного долга. Удалось не только получить много материалов, но и достать немало фотографий для будущей книги. В купе познакомился с попутчиком, молодым парнем. Разговорились. Соседом оказался старший лейтенант Михаил Новиков — штурман с черноморского сторожевого корабля «Сдержанный». Училище имени Фрунзе он заканчивал вместе с Вадимом Бубнивым, погибшим на «Курске». Лишний раз убеждаешься, как тесен флотский мир. Естественно, весь остаток пути мы говорили о «Курске» и о Вадиме.

Из рассказа Михаила Новикова: «Вместе с Вадимом мы учились еще в Нахимовском училище, так что оба „питоны“. Затем уже вместе учились на одном факультете и в одной роте. Общались весьма тесно, отношения были

больше чем просто приятельские. Вадим отличался особой добросовестностью и ответственностью. В Нахимовском училище учился в одном классе с сыном Ванина, командира „Комсомольца“, был там командиром отделения и вице-старшиной. На протяжении всей учебы во Фрунзе — постоянный старшина класса. Училище окончил одним из лучших с красным дипломом. Небольшого роста, очень широкоплечий и мускулистый, Вадим выглядел как настоящий „качок“. Обладал общительным и неунывающим характером.

О подводных лодках мечтал столько, сколько я его знаю. Еще будучи курсантами, мы с ним вступили в Петербургский клуб моряков-подводников. Когда вручали дипломы, от клуба нам подарили по книге о подводниках. Вместе мы участвовали в параде в честь 50-летия Победы в Москве, вместе проходили стажировку в Западной Лице. Помню, пошли посмотреть АПРК „Орел“. Вадим был совершенно очарован кораблем и долго потом говорил, что будет служить только на подводном крейсере. Поэтому мы не удивились, когда узнали, что Вадим попал на „Курск“, тем более что он как отличник имел право выбора.

Гибель Вадима нас, его однокашников, потрясла. Мы, кто служит на ЧФ, собирались потом, поминали Вадика, говорили о нем, и никто не мог вспомнить ни единого случая, когда бы он покривил душой или поступил не по-товарищески. Он был лучшим из нас, а Бог, как известно, именно лучших и забирает...»

В Москве меня уже ждало письмо от Ярослава Степановича Бубнива: «Спасибо Вам за то, что взялись рассказать о жизненном пути членов экипажа АПРК „Курск“. Особенно от родителей... Я даже сейчас без слез не могу писать о сыне, так как воспоминания травмируют душу, а жена плачет не переставая. В Видяеве я встречался и разговаривал со многими отцами погибших подводников. Все они в отчаянии. Как жаль, что гибнут молодые здоровые мужчины. Когда же Россия остановится? Название книги „Опустевший причал“ в наибольшей мере, как мне кажется, отразит ее содержание. Именно пустой причал... Когда знаешь, что больше никогда не увидишь сына, тогда пусто не только на причале, но и на душе.

Вадим родился в 1977 году в Копейске. Мама — врач, я — горняк. 30 лет проработал в шахте, сейчас на пенсии. В детстве Вадик был очень подвижным мальчиком, порой даже хулиганистым. Иногда приходил с подбитым глазом, иногда, наоборот, приходили родители со своими чадами и жаловались на Вадима. Он всегда торопился, словно чувствовал, что ему мало отпущено жизни, всего 22 года. Учился всегда хорошо, но по поведению бывали „неуды“.

Однако после экскурсии в Санкт-Петербург и посещения „Авроры“ он как преобразился. Он увидел там мальчишек-нахимовцев в настоящей морской форме и захотел стать таким же, как и они. Готовился к поступлению очень серьезно как по учебе, так и по физической подготовке. Очень много читал: Чехов, Толстой, Гоголь. Голсуорси, Баратынский, Лермонтов, Есенин, Солженицын — вот далеко не полный перечень его любимых писателей. Очень серьезно занимался английским. Все экзамены в Нахимовское сдал на „отлично“. Учился в Нахимовском тоже хорошо. С самого начала был старшиной класса. Затем было училище им. Фрунзе, штурманский факультет. С каждым годом становился все серьезней, со своим собственным взглядом на происходящее. Характер был сильный, мог переубедить и меня, и жену, но обычно нас слушал. Любил зимой бегать на лыжах, ездить на нашей „Ниве“. Все хотел научить младшую сестру водить машину. По выпуску Вадим получил „красный“ диплом. Распределился в Видяево на АПЛ „Нижний Новгород“. Я до сих пор корю себя за то, что отпустил его на подводную лодку, ведь он имел право выбора. Затем Лячин забрал его к себе на „Курск“. Ему было всего 22, но уже был старший лейтенант. Хорошее начало, но, видно, не судьба! Служба на „Курске“ ему нравилась. Как молодому офицеру, было интересно. Хотел осенью привезти свою девушку в Видяево (они дружили еще с Нахимовского училища). Письма писал редко, но звонил четко каждое воскресенье или субботу все семь лет, что учился в Петербурге, и при малейшей возможности приезжал домой. Последний раз виделись с ним в мае 2000 года. Перед его отъездом мы с ним на нашей „Ниве“ объехали все могилы наших родственников, а на могиле моего отца и матери провели весь день, приводя в порядок. Сейчас мы с женой воспринимаем это как какой-то знак в судьбе и гибели Вадима.

Не знаю почему, но в тот раз на вокзале, провожая сына, я заплакал. О гибели „Курска“ мы узнали вечером 12 августа, а 14-го я вылетел в Петербург. За всю жизнь я не пролил столько слез, сколько за эту дорогу. Хорошо, что меня везде встречали друзья Вадима по училищу, ведь я был никакой. В Питере ребята напихали мне полные карманы таблеток. Даже сейчас, когда пишу, плачу и жить не хочется, но есть жена и дочь, которых нужно поддерживать. Очень тяжело привыкать, что этого удивительного мальчика мы больше не увидим. Я никогда не думал, что у меня может быть такой замечательный сын, ведь я сам детдомовский... Книгу Вашу будем ждать с нетерпением, так как хороших людей на „Курске“ было много и хочется узнать о них больше...»

К письму Ярослава Степановича была приложена еще и копия письма

родителям Вадима от штурманского факультета училища имени Фрунзе. Я хочу привести его целиком, право, оно того стоит:

«Уважаемые Ярослав Степанович и Зинаида Михайловна! Обращается к вам весь личный состав штурманского факультета, на котором учился ваш сын, чтобы выразить нашу скорбь и не остаться безучастными в этой беде. Для вас — это любимый сын, для нас — это лучший курсант, на которого многие равнялись в учебе и службе. Мы признательны вам за то, что вы вырастили такого человека. Везде, где бы он ни учился, Вадим проявил себя только с лучшей стороны. Поступив в высшее военно-морское училище им. М. В. Фрунзе, Вадим был назначен старшиной класса и до пятого курса командовал этим взводом. На протяжении всего обучения Вадим пользовался авторитетом и уважением не только в своем взводе, но и на всем факультете. За свою дисциплинированность, усердие, самостоятельность и исполнительность Вадима уважали начальники всех рангов: от командира роты до начальника факультета. Кроме службы, он всегда был одним из первых в учебе. Он целенаправленно готовил себя для службы в военно-морском флоте России, потому что был истинным патриотом Отечества — своей Родины. Вадим закончил училище с „красным“ дипломом и имел возможность выбрать любое место службы, но он пошел по одному из самых трудных путей, выбрав службу на атомных подводных лодках. Но произошла трагедия, в которой погиб Вадим, выполняя боевую задачу.

Зинаида Михайловна, мы просим Вас, не опускайте руки, не отчаивайтесь и не впадайте в уныние. Да, это ужасно — потерять своего родного и любимого сына. Этой утраты никто не может Вам возместить. Но для всех штурманов, для тех, с кем он учился и служил, — Вадим жив. Он живет в нашей памяти и останется таким же честным и справедливым человеком — достойным офицером Российского флота, которым можно гордиться.

За воспитание Вадима вам, как родителям, честь и низкий поклон.

С глубоким уважением к вам от всего личного состава штурманского факультета начальник факультета капитан 1-го ранга

Акимов Сергей Александрович

Честь имеем!»

* * *

С капитаном 1-го ранга Владимиром Ивановичем Гелетиным мы встретились в штабе Северного флота. Несмотря на отпуск, он сразу же откликнулся на просьбу о встрече. И вот мы сидим друг против друга в его небольшом кабинете. После нескольких фраз выясняем, что в свое время наши корабли даже стояли на одном причале. Владимир Иванович тогда, будучи командиром, готовил к переходу из Лиепаи на Север новейший ракетный эсминец «Безупречный», а я служил зам. комдива на тамошних тральщиках и мы закрывали район для стрельб эсминца. После этого беседа сразу же стала откровенней и доверительней. Однако повод для разговора у нас был весьма безрадостный. Сын Владимира Ивановича капитан-лейтенант Борис Гелетин служил на «Курске».

Старший Гелетин почти непрерывно курит. Воспоминания о недавней беде даются ему очень нелегко.

— Все хотят знать правду! — говорит он. — Я, как отец и офицер, могу рассказать свою правду. Меня недавно атаковали журналисты: «Почему вы, моряки, обманываете общественность?» Я им отвечаю: «Наш флот никого не обманывает!» На следующий день в газете заголовок: «Убитый горем отец отстаивает честь флота». Что после этого можно еще сказать?

А сказать Владимиру Ивановичу есть что. За более чем 30 лет флотской службы он прошел все ее ступени — от командира корабельной батареи до офицера флотского штаба. Вырастил и воспитал вместе с супругой сына, пошедшего по его стопам.

— Борис рос, как и все мальчишки. Всегда был спокойным и уравновешенным парнем. Занимался дзюдо, и не без успеха. На мой взгляд, был очень порядочным. Вот пример. Как лучший дзюдоист, он должен был ехать на межгородские соревнования. Но у него был друг, который мечтал связать свою жизнь со спортом, и Боря, хотя имел лучшие результаты, уступил ему свое место. Когда я его спросил, почему, он ответил: «Для него это важнее!» Последнее время в школе много помогал тренеру заниматься с малышами. В десятом классе с друзьями ездил в Мурманск на подготовительные вечерние курсы в высшую мореходку. Учился хорошо. Мы с женой радовались: сегодня гражданские моряки живут куда лучше, чем мы. Но перед самым выпуском Борис вдруг заявляет, что будет

поступать только в военно-морское училище. На наш недоуменный вопрос о причинах такого решения сын ответил: «Отец, но кто-то же должен?» Что мы могли возразить?

У нас ведь в роду все военные моряки. Мой отец прослужил на флоте более сорока лет, воевал. У жены отец — морской летчик, да и брат у нее тоже флотский офицер. Так что Борис знал, куда и на что шел.

Чем увлекался? Очень любил рыбалку и охоту. Мы на во семнадцатилетие подарили ему ружье. Но с «добычей» Боря практически никогда не возвращался. Убивать он не любил, любил просто побродить с ружьем по сопкам, побыть один, подумать о чем-то своем.

Летом в семье Гелетиных случилось страшная беда с маленьким сыном Бориса. Командование было готово пойти навстречу капитан-лейтенанту Гелетину и дать ему отпуск, но Борис наотрез отказался. Родителям он сказал:

— У нас ученья, призовая стрельба. Я — командир группы старта, и мое место на корабле!

Отец и сын простились так, как и прощаются моряки, — на причале. Гелетин-старший уходил катером в Полярный, Гелетин-младший ждал оказии на корабль. На прощанье Владимир Иванович обнял сына:

Держись, сынок!

Все нормально! Не волнуйся! — ответил тот. — Сейчас окунуть в дела, и все пойдет на лад!

Вспенив волну, катер оторвался от причала. Владимир Иванович, стоя на корме, долго вглядывался в фигуру сына. Борис все махал и махал ему рукой. Таким он навсегда и остался в отцовской памяти.

Борис Гелетин мечтал стать командиром атомной лодки, мечтал о предстоящей боевой службе, мечтал учиться на офицерских классах, мечтал о военно-морской службе, без которой уже не мыслил себя.

Мой собеседник надолго замолкает. В уголках усталых глаз блестят слезы. Пепельница уже полна окурков.

— Мы с женой сейчас много думаем, что могло быть, если бы Боря не пошел тогда в море, а остался на берегу. Что было бы с ним, ведь он этого себе никогда бы не простил? По боевому расписанию Борис должен был находиться во втором отсеке, а потому надежд на то, что его найдут, у нас нет никаких. Море забрало его у нас, а потому мое мнение, что не надо пытаться забрать у моря то, что уже принадлежит ему.

Сегодня Владимир Иванович представляет в общественном совете «Курска» родителей погибших.

— Вы понимаете, — рассказывает он мне с нескрываемой горечью, —

ведь семья — это не только жена и дети, это еще и родители, и в первую очередь матери. Вначале я хотел отказаться от работы в общественном совете, но когда увидел многих приехавших в Видяево родителей, изменил свое решение. Многие, очень многие выглядели бедно, если не сказать больше. Их даже в дорогу собирали всей округой. Очень много больных. Много одиноких матерей. Кто теперь замолвит за них слово? Ведь всем им нужна помощь, и помощь немедленная! Когда-то сын мне сказал: «Отец, но кто-то же должен?» Теперь его нет, а это значит, что теперь должен я!

Мы простились с Владимиром Ивановичем. Он докурил последнюю сигарету, пожал мне руку и ушел. Но я уже знал, что сегодня, как и вчера, вместе с женой Натальей Сергеевной они снова будут сидеть вдвоем весь вечер, невольно вслушиваясь в шаги на лестничной клетке. А вдруг вот сейчас, вопреки и назло всему, раздастся звонок и на пороге, как и прежде, будет стоять их Борис, веселый и улыбающийся, как всегда...

Глава пятая

МИЧМАНА

Он сразу обращал на себя внимание. Пожилой капитан 2-го ранга в старой тужурке и фуражке с черным верхом. Потухшие глаза. Мы разговорились. Он представился:

— Капитан второго ранга в запасе Александр Викторович Парамоненко!

Александр Викторович был отцом мичмана Виктора Парамоненко, погибшего на «Курске».

Род Парамоненко уже три поколения беззаветно служит Отечеству и флоту. Дед Виктора и отец Александра Викторовича Виктор Никитович Парамоненко провоевал всю войну на знаменитом балтийском крейсере «Киров», участвовал на нем в обороне Таллинна, кровавом прорыве в Кронштадт и обороне Ленинграда. После войны многие годы принимал боевые корабли от промышленности и ушел в отставку в звании капитана 2-го ранга. Его сын Александр после окончания высшего военно-морского училища радиоэлектроники многие годы служил на черноморском крейсере «Жданов». Прошел не одну боевую службу. Своего сына Виктора (названного так в честь деда) Александр Викторович впервые увидел, когда тому было больше года. Тогда, вернувшись с очередной боевой службы, он получил отпуск, к которому командир крейсера добавил еще 15 суток «за сына». Но отгулять их не удалось. Едва Парамоненко доехал до Ленинграда, где в то время была жена, его уже ждала телеграмма о возвращении в часть. Впереди предстояла новая боевая служба...

Понятно, что перед Витей Парамоненко после окончания школы вопрос, кем быть, особо не стоял. Он твердо хотел быть только военным моряком. Затем были Севастопольская школа техников и Северный флот. Вначале Витя попал на сторожевой корабль «Легкий». Тот самый «Легкий», который потом войдет в состав спасательного отряда, образованного для обеспечения работ на затонувшем «Курске». На подводный крейсер Виктор попал в феврале 1999 года. Как и отец, он был гидроакустиком. В последний свой приезд домой признался, что готовится к поступлению в училище радиоэлектроники на заочный факультет, так как тоже решил стать офицером.

Мама Вити Таисия Сергеевна говорила мне с нескрываемой горечью:

Я все понимаю, ведь столько лет рядом с флотом. Но почему нам сразу

не сказали, что наших детей уже нет в живых? Это было бы страшно, больно, но этот удар мы бы пережили сразу. А то нас столько дней поддерживали иллюзиями. У меня все время перед глазами был мой Витя, в темном отсеке, задыхающийся от недостатка воздуха. Легко ли матерям такое выдержать?

Все надеялись на лучшее, — говорю я ей.

Умом я все понимаю, — соглашается она. — Но сердце понимать не хочет.

Что я мог сказать ей в ответ?

Таисию Сергеевну и Александра Викторовича сейчас волнует судьба жены их сына. Дело в том, что Витя привез любимую женщину в Видяево с Украины, но они так и не успели зарегистрировать свой брак — бывший муж не давал ей развода. К тому же все осложнялось и проблемами с соответствием законодательств Украины и России. А у них рос уже маленький Сережка, в котором Витя души не чаял. Уходя в море, он забрал с собой все документы, чтобы там заполнить все бумаги и поставить все печати. Теперь не осталось даже этих бумаг.

Таисия Сергеевна, не скрывая горечи, рассказывает мне о проблеме их семьи:

— Мы знаем, что Витя очень любил жену и сына. Мы сами предложили, чтобы не мы, а именно она получила все положенные пенсии и льготы. Нам ничего не надо, лишь бы им с Сережей было хорошо! Неужели из-за бюрократической казуистики будут ломаться человеческие судьбы?

Будем надеяться, что в конце концов все образуется. Ведь иначе не должно и быть, ведь иначе мы просто не сможем честно смотреть в глаза друг другу.

Из выпускной характеристики мичмана В. А. Парамоненко:

«Дисциплинированный и исполнительный военнотружущий. Учится на „хорошо“ и „отлично“. Развито чувство ответственности за порученное дело. По характеру спокоен, сдержан. На замечания реагирует правильно и делает необходимые выводы. Свою специальность освоил хорошо».

То, что мичман Парамоненко был прекрасным специалистом, мне в Видяеве говорили многие. В этом убедились и спасатели, когда установили, что гидроакустическая станция МГ-30, находившаяся в ведении Вити Парамоненко, даже после гибели корабля продолжает работать в

автоматическом режиме, давая посылки, по которым спускаемые аппараты смогли быстро обнаружить затонувший атомоход. Свой долг перед Родиной и товарищами Витя Парамоненко исполнил до конца.

* * *

В каждом экипаже всегда есть человек, который является настоящей душой коллектива. На «Курске» таковым был кок-инструктор корабля старший мичман Анатолий Николаевич Беляев. Самый старший по возрасту в экипаже, он годился большинству офицеров, мичманов и матросов в отцы. А потому и звали его уважительно-почтительно — «дядя Толя».

Кого бы в Видяеве я ни расспрашивал о Беляеве, все в ответ сразу же начинали улыбаться:

— Ну, дядя Толя — это был душа человек, второго такого уже не будет! Прошел бесчисленное количество боевых. Очень добрый и безотказный. Где какая гулянка — он с аккордеоном всегда там!

Из воспоминаний капитана 1-го ранга Сергея Ежова: «Толя Беляев был уникальный и удивительный человек. Вместе с Беляевым я проплавал несколько лет. Всегда у него все были сыты и еще излишки оставались. Всегда вся посуда получена, все, что надо, списано. Очень был заботливый человек. Молодых матросов как-то прислали вечером уже после ужина, он их без всяких напоминаний и указаний забрал, отвел на корабль, накормил, помыл в бане и спать уложил. К матросам и молодым офицерам относился с какой-то отцовской заботливостью. У самого ведь трое сыновей было! Толе было уже сорок шесть, но квартирой на Большой земле он так и не обзавелся, и Лячин помог ему продлить контракт, чтобы затем он мог получить квартиру в подшефном Курске. Готовил он — это что-то! Лучшего кока я не встречал за всю свою службу».

Старший мичман Беляев умел, казалось, все: играл на разных музыкальных инструментах, прекрасно готовил и вообще был мастером на все руки.

Один из офицеров 7-й дивизии рассказал мне об услышанном им однажды диалоге между командиром «Курска» и коком-инструктором.

Лячин: Толя, не слишком ли ты большие порции даешь?

Беляев: Даю, товарищ командир, все, что надо!

Листая личное дело старшего мичмана Беляева, я думал о том, что вся жизнь Анатолия Николаевича была постоянным поиском себя и своего

призвания. Так обычно случается лишь у творчески одаренных личностей.

Родом из Рязанской области, Анатолий Беляев после восьмилетки поступает в областное культпросветучилище. Затем учеба в Институте культуры и работа в Рязанском методическом центре художественной самодеятельности. После срочной службы в армии он остается на сверхсрочную, становится мичманом. Поочередно служит начальником клуба береговой базы и старшиной команды трюмных на лодке, старшиной рулевых-сигнальщиков и техником группы автоматики, техником группы старта и, наконец, коком-инструктором.

Из служебной характеристики:

«Исключительно трудолюбие, честен и прямолинеен. По характеру вспыльчив, но быстро отходчив. Материальную часть освоил в совершенстве. Б коллективе пользуется особым авторитетом. Способен увлечь за собой товарищей. Умеет работать с подчиненным личным составом. Б сложной обстановке быстро ориентируется и не теряет работоспособности».

Начальник Управления воспитательной работы Северного флота контр-адмирал Дьяконов рассказывал мне, что Беляев всегда собирал вокруг себя увлеченных людей. Он руководил местным гарнизонным ансамблем и хором, вел всевозможные кружки и занимался с детьми.

— Он был не только сверходаренным человеком, но и человеком, который всегда старался отдать свой талант на благо людям, — говорит Александр Иванович Дьяконов.

Слушая рассказы о старшем мичмане Беляеве, я невольно поймал себя на мысли, что он точь-в-точь классический кок, столь часто обыгрываемый флотскими танцевальными ансамблями, кок, который и обед приготовит, и станцует, и споет, кок, вокруг которого крутится вся жизнь команды.

У старшего мичмана Беляева осталось два сына: Андрей и Дмитрий. Еще один, самый старший сын от первого брака, Кирилл, приехал в Видяево, чтобы отдать долг памяти отца. Я застал его стоящим на пороге Дома офицеров. Отворачиваясь от проходивших мимо людей, он плакал.

— Я только сейчас узнал, каким замечательным человеком был мой отец, — сказал он, когда мы познакомились.

— Ко мне подходили совершенно незнакомые люди и рассказывали о папе только самое лучшее. Как мало я о нем знал! Я бы все отдал, только бы увидеть его живым и здоровым!

Ни для кого не секрет, что в заполярных гарнизонах практически нет мест, где офицеры и мичмана могли бы отдохнуть в нечастые свободные дни. А потому отдых себе моряки там организуют сами. Самый традиционный и распространенный из них — это шашлыки в сопках. К ним готовятся загодя по четко разработанному плану: одна семья покупает мясо, вторая его замачивает, третья берет посуду, четвертая отвечает за спиртное. На шашлыки ходят большими компаниями и даже целыми экипажами, с женами и детьми. В экипаже «Курска» семейные шашлыки были всегда в особом почете. И неизменным организатором и вдохновителем этого действия был старший мичман Беляев. К кому бы из жен членов экипажа я ни заходил, все обязательно показывали мне фотографии, запечатлевшие шашлычные празднества. И почти всегда в центре снимка — Анатолий Николаевич. Вот он «колдует» над мангалом, вот он с гитарой, вот с аккордеоном, вот даже с портативной клавишной установкой. Мудрый и компанейский, он любил устраивать этим, как он говорил, мальчишкам и девчонкам маленькие праздники. Он пел им песни, а они веселились, танцевали и дурачились. Как знать, может, где-то в глубине души он чувствовал, что ни у тех ни у других ничего этого скоро уже не будет больше никогда.

В свободное время старший мичман Беляев любил порыбачить. Он был заядлым рыболовом, готовым идти на рыбалку летом и зимой, в дождь и в пургу.

Удивительно, но я так и не увидел ни одной фотографии, где старший мичман Беляев не улыбался бы широкой и доброй улыбкой большого и доброго человека. Именно таким он и остался в памяти всех, кто его знал.

* * *

У Лены Грязных 12 августа был день рождения — 22 года. Вечером она позвонила родителям в Северодвинск: «Сережа ночью должен прийти с учений. Праздновать, наверно, будем завтра!» А завтра было первое известие об аварии на лодке...

На руках у Лены остался шестимесячный Вадим. До августа Лена жила у мамы в Северодвинске, но потом приехала в Видяево. В октябре мичман Грязных должен был уйти на боевую службу, и супруги решили провести оставшееся до похода время вместе.

Они поженились, когда каждому было 19 лет. До этого целый год встречались. Мама Лены, Татьяна Федоровна, поначалу отговаривала дочь,

мол, еще рановато замуж. Но, узнав Сергея поближе, поняла, что лучшего мужа для дочери и не надо.

Из рассказа Татьяны Федоровны: «Сережа с Леной очень похожи. Говорят, что это к счастливой жизни... Оператор, который снимал свадьбу, восхищался, мол, давно не видел такую красивую пару».

Все у Сережи с Леной складывалось вроде бы хорошо: служба на одной из лучших подводных лодок, получили квартиру в гарнизоне, родился сын. Говорят, что Сергей так ждал сына, что вначале даже не поверил медсестре, сообщившей ему эту радостную новость. Попросил тещу еще раз перезвонить в роддом. А потом по три раза в день носился в больницу, заставлял жену правильно питаться и как можно больше набираться сил...

Родом Сергей из-под Мурманска. Семья не морская: папа — рабочий, мама — доярка. О флоте мечтал с детства. А потому окончил Мурманскую специализированную морскую школу, затем призвался на флот и поступил в школу техников Северного флота.

Из служебной характеристики, выданной в школе техников:

«Показательно дисциплинированный военнослужащий. Командир отделения. Проводит грамотную воспитательную работу с подчиненными. Проявляет старание в службе и высокую требовательность к себе. По характеру вежлив, общителен и спокоен. Учится только на „4“ и „5“».

Сразу же после выпуска из школы техников Сергей попал на «Курск» техником вычислительной группы. Дружил Сергей Грязных в экипаже с мичманом Яковом Самоваровым. Вместе учились в школе мичманов, вместе отдыхали. На свадьбе Сергея Яков был свидетелем. На одной из свадебных фотографий счастливые молодожены Сергей и Лена Грязных рядом с улыбающимся Яшей. В тот последний поход друзья тоже ушли вместе.

* * *

Яков Самоваров родился в поселке Луковецкий Холмогорского района. Мама Анна Адамовна — лаборант местной больницы. По отзывам близких, Яков с детства отличался веселым и общительным нравом, всегда был душой компании. Самоваровы — старая флотская династия, на Северном

флоте служил еще Яшин дед, который в свое время строил и Видяево, может быть, именно поэтому к морю всегда тянуло и внука. Яша был истовым любителем литературы. Знал наизусть почти всего Есенина, по нескольку раз перечитал Булгакова, Шолохова, Пикуля, Джека Лондона, Бондарева. Особенно любил «Тихий Дон», который прочитал четыре раза. Мог часами слушать Баха и Вивальди. Из музыкальных групп больше всего любил «ДДТ». Вместе с друзьями даже сняли небольшой любительский фильм «Это все „ДДТ“». Когда в поселке организовали конкурс «А ну-ка, парни!», Яша Самоваров выиграл в нем приз зрительских симпатий.

Впрочем, жизнь Яшу особо не баловала. Он рано остался единственным мужчиной в семье, а потому очень многое сразу легло на его еще не окрепшие мальчишеские плечи. Вместе с другом детства Романом вдвоем чинили прохудившуюся крышу, копали огород, потом шли к Роману (он тоже был один мужчина в семье) и работали уже там. Бывало, оставался Яша и за маму. Тогда ему приходилось кормить, обстирывать и воспитывать младшую сестренку. Сам делал ремонт дома, мастерил мебель. Уже в свой последний отпуск сделал маме теплицу, привез земли. В день отъезда успел даже натянуть над теплицей целлофан.

Еще до призыва Яков окончил мореходную школу, затем служил срочную на Северном флоте. Стал мичманом. Службой на «Курске» гордился. В августовский поход пошел начальником секретной части. По итогам боевой службы был представлен к медали Нахимова.

Оба друга — Сергей Грязных и Яков Самоваров по боевому расписанию находились во втором отсеке. Там, скорее всего, они и приняли свою смерть.

Мама Якова Анна Адамовна прислала мне не просто письмо, а настоящий роман-воспоминание в двух толстых тетрадях. Вся жизнь Яши Самоварова была под зеленой обложкой этих двух тетрадей, озаглавленных кратко и емко: «О сыне». Как жаль, что объем книги не позволяет опубликовать воспоминания матери целиком! Приходится ограничиться несколькими отрывками, наиболее ярко повествующими о жизненном пути Яши Самоварова.

«...Характер у сына был спокойный, уравновешенный, уважительное отношение ко всем старшим. Очень аккуратен был во всех делах, в одежде. Был очень щедрым. Жили мы дружно. Соседка увидит, говорит: „Ну, Аня, у тебя парень золотой!“ Когда я приехала из Видяево, пришла ко мне знакомая. Я сижу, плачу и все повторяю: „Прости меня, сынок!“ Она говорит: „И ты его

прости!“ Я тогда ответила, что мне его не за что прощать. Я могу только благодарить Бога за сына и сына — за любовь и доброту ко мне и сестрам...»

«...Сегодня День подводника. Сижу, пишу Вам, плачу. Как мне теперь жить без сына? Когда случилась беда, мы в Североморск приехали. Жили какое-то время там. Как-то услышала печальную, нежную, светлую музыку. Я, затаив дыхание, ждала название композиции. Она называлась „Вспоминай обо мне с любовью“. Я уверена, что это был мне привет от сына».

«...На „Курске“ ему нравилось. Хотя поначалу было нелегко. Попал Яша не по своей специальности. Пришлось осваивать новую и одновременно входить в новый коллектив. Отзывы о нем в Видяеве я слышала только самые хорошие. Говорят, что, пока документы не подготовит, ночи спать не будет. Все ребята там служили честно, и плавать хотели, и жить по-человечески... Они ведь в большинстве своем только начинали жить!

Все время его службы на лодке я за Яшу очень беспокоилась, словно сердце что-то подсказывало. И хотя он всякий раз убеждал меня по телефону, что у него все хорошо, тревога не проходила».

«...После августовских учений хотел поступить учиться на психолога. Уже начал собирать себе библиотечку соответствующей литературы. Мне говорил, что хочет помогать людям лечить души. Я уверена, у него бы это получилось».

«...Беда пришла к нам 14 августа. Я была на работе, пришла на обед домой. Старшая дочь говорит: „Мама, только что передали, что на ученьях подводная лодка „Курск“ легла на дно!“ И все. С тех пор я вроде живу, а вроде и не живу. Все мои мысли только о сыне. Каждое утро просыпаюсь с именем: Яша — сынок! Приехала в Видяево, посмотрела, как ребятки наши жили, и больно мне стало на душе. Лена Грязных, жена Яшиного друга, рассказывала, что жили очень трудно, бывало, сидели без денег, Яша получит свой паек и к ним его приносит, помогал очень. Они все помогали друг другу... Как мне их всех жалко! Такие красивые, молодые, жить бы да жить!»

«...Я встречалась с мамой Алексея Коркина — Светланой Ивановной. Мы вместе были у Алеши на могилке. Столько хорошего мама рассказала мне о своем сыне! Тяжело нам сейчас, так хочется находиться рядом, говорить, вспоминать о детях, поддерживать друг друга. Светлана Ивановна рассказала мне, что, когда она лежала в больнице с больным сердцем, одна женщина ее утешила. Она сказала ей так: „Сейчас началось новое тысячелетие и Господь решил воздвигнуть новый Храм на небесах, поэтому ему нужны молодые, хорошие и чистые душой ребята. Вот он и выбрал ваших сыновей...“»

* * *

На «Воронеже» мы долго разговариваем с капитаном 1-го ранга Олегом Якубиной. Олег очень симпатичный человек, от него так и веет спокойствием и надежностью. Трагедия «Курска» стала и его трагедией. Олег рассказывает мне о своих мичманах и офицерах: «Старший мичман Сергей Чернышев попросился у меня на „Курск“ сам. Говорил, пустите, хочу сходить на боевую, хоть концы с концами свести. Пустил. У него старший брат в штабе флота капитан 1-го ранга. Сергей был первоклассным связистом. Когда он был на корабле, и командир БЧ-4 ни к чему. Он умел и знал все досконально. Безумно жалко и Володю Свечкарева. Он тоже с БЧ-4 и тоже старший мичман. Пошел на „Курск“ в командировку всего на один выход... Капитан-лейтенант Сергей Кокурин тоже с моего экипажа. В 97-м ходил с нами на боевую службу под Англию. Я тогда был старпомом. Прошел все боевые, офицер и специалист надежный, поэтому и ходил со всеми, на этот раз в очередной раз собирался. Что касается боцмана Саши Рузлева, он был моим любимцем. У Саши отец всю жизнь проплавал на подводных лодках боцманом. Я его давно знаю. Подошел он ко мне однажды и говорит: „Возьми сына к себе, хороший парень, не пожалеешь!“ Я взял и на самом деле ни разу и не пожалел. В первый же выход в море Саша на рулях. Лодку держал и чувствовал, будто сто лет на рулях сидел. Гены боцманские, наверное! В надводном положении на ходу он меня всегда кофе поил из своего термоса. И умелец был на все руки, и человек отзывчивый и надежный. Я к нему относился как к сынку.

Мне теперь каждую ночь снится „Курск“. Будто я открываю аварийно-спасательный люк, а там внизу мои ребята: головы, головы, головы... И я

вижу своего боцмана. Он смотрит на меня снизу вверх. Я вижу его глаза, а в них немая мольба о помощи. Просыпаюсь и уже не могу больше заснуть до утра».

* * *

Со старшим братом мичмана Сергея Чернышова Евгением мы закончили одно и то же Киевское высшее военно-морское училище, хотя и с разницей в несколько лет. А потому общий язык нашли быстро. Ныне Евгений Чернышов — заместитель начальника Управления воспитательной работы Северного флота, Сергей же служил на «Курске» техником группы космической связи. Чернышovy — морская династия. Более 35 лет в ВМФ прослужил отец — Серафим Иванович, более четверти века отдал флоту каждый из двух дядьев — офицеры Владимир Николаевич и Иван Николаевич. А потому семья Чернышовых — еще один яркий пример того, как служение Отечеству передается из поколения в поколение, от отца к сыну и от деда к внуку.

Рассказывает капитан 1-го ранга Евгений Серафимович Чернышов: «Я подсчитал, что военной службе мужчины нашей семьи отдали уже около полутора веков и каждого из нас взрастил город русской морской славы Севастополь. Сережа родился в Севастополе, а потому дух и традиции города и флота жили в нем всегда. Ни он, ни я не мыслили себе иной судьбы, кроме военно-морской. С детства он буквально бредил кораблями и морем. И даже после смерти остался в нем».

В кабинете Евгения Серафимовича повсюду звенят телефоны, но он их не слышит. Сейчас он не здесь, а там, рядом со своим младшим братом...

— Скажу честно, — говорит Чернышов-старший, — что я бы мог помочь Сереже устроиться служить на берегу, там, где поспокойней и побезопасней. Но он очень любил свою подводную лодку, свой подплав. Решения всегда принимал самостоятельно, сам решил и насчет «Курска».

По словам брата, в детстве Сергей был всеобщим любимцем. Поздний ребенок и самый младший член семьи, он никогда никому не доставлял никаких хлопот. Хорошо учился несмотря на переезды семьи из Севастополя в Североморск и обратно. Серьезно увлекался шахматами, неоднократно выходил победителем на Мурманских областных шахматных олимпиадах. Отличался отзывчивостью и готовностью прийти на помощь товарищу. Уже во время службы в Видяеве Сергей купил машину. А так как отказать в просьбе не мог никогда никому, то почти все свое свободное

время кого-то встречал и провожал, отвозил и привозил, абсолютно этим не тяготясь. Чинил и ремонтировал всем радио- и видеоаппаратуру. В товарищеских отношениях на корабле Сергей был со всеми, но дружил больше всего с коком Анатолием Беляевым. Их часто видели вместе и на службе, и дома. Вместе ходили на охоту и рыбалку. Вместе обсуждали нынешнее и мечтали о будущем.

Дорога на корабли у Сергея не была слишком простой. Пришлось поработать на заводе, окончил факультет радиосвязи Мурманского государственного технического университета. Профессию свою знал в совершенстве, наверное, и здесь сказались гены — отец Евгения и Сергея был офицером-связистом (узнав о гибели младшего сына, он тяжело заболел). Служивцы припоминают случай, когда в бытность Сергея Чернышова командиром резервного поста связи на АПРК «Воронеж» лодку проверял командующий флотом адмирал Ерофеев. Он дал вводную: «Аварийную связь подготовить!» Спустя какую-то минуту Сергей доложил о готовности, перекрыв многократно не только свой собственный норматив, но и норматив основного поста. Настоящий профессионализм всегда был ценим, а потому флагманские связисты дивизии и флотилии неоднократно предлагали Сергею перейти на офицерскую должность, ведь для этого у него было все: знания, опыт, образование. Но Сергей отказывался. Ему нравилось заниматься любимым делом. К тому же оставались какие-то полгода до северной пенсии.

Общаясь с Евгением Серафимовичем, я поражаюсь мужеству этого человека. Как заместитель начальника Управления воспитательной работы флота, он с утра до вечера занимался всем, что было связано с «Курском». Через него шли сотни больших и малых дел. Никто никогда не щадил его, ибо в силу своих служебных обязанностей он должен был знать все. А я невольно думал о том, что же должен чувствовать старший брат, который не смог уберечь младшего, что и как скажет он теперь своему больному отцу...

Будучи в Видяеве, я слышал о Сергее много хорошего от его бывших сослуживцев. Все они отмечали его эрудицию, умение рассказывать веселые истории в свободное время и то, что, долго прослужив в подплаве, он пользовался у всех большим уважением за высокий профессионализм.

Мама Сергея Валентина Ивановна рассказывает о сыне, как будто он живой. Для наших мам их безвременно ушедшие дети живы вечно.

— Сережа рос легким и общительным мальчиком, — говорит Валентина Ивановна. — Пока жили в Североморске, часто болел, и я до пяти лет сидела с ним. Любил всякую технику. Бегал за отцом, смотрел, как

Серафим работает. Помню, как прислал нам частичку грунта, поднятого с места гибели «Комсомольца»... Срочную службу Сережа служил в Донузлаве, потом работал на радиозаводе. Потом пошел служить на Северный флот. Экипаж «Курска» ему очень нравился. Учился на пятом курсе Мурманского университета, так не успел сдать две задолженности... Летом 2001 года хотел увольняться, присмотрел себе место инженера там же, в Видяеве. В своем последнем отпуске обещал мне сделать ремонт...

Я за него всегда переживала, душа болела. По «Маяку» услышала об аварии с лодкой, позвонила его жене Оле в Видяево: «Это не Сережина лодка?» — «Сережина!» В Видяево мы не летали. Я перенесла две операции. Серафим был тоже плох. Теперь мы с ним живем только прошлым...

В день прощания с погибшими на «Курске» в Североморске именно капитану 1-го ранга Чернышеву выпало открывать и вести траурный митинг.

Стоя среди собравшихся на площади Мужества, я волновался за него: хватит ли сил исполнить нелегкий долг, не дрогнет ли голос, не перехватит ли горло от нахлынувших чувств? Но нет, голос старшего брата был ровен и спокоен. И тогда я понял, что иначе просто не могло быть, ибо Евгений Чернышов прощался в этот день не только со своим Сергеем, он прощался со всеми павшими на «Курске» от имени их братьев...

* * *

В свой последний приезд домой мичман Максим Вишняков подарил родным картину «Крушение корабля» и книгу об авариях на подводных лодках. Узнав о катастрофе «Курска», 75-летний дед Максима, служивший в свое время на Северном флоте, рвался туда в надежде спасти своего внука.

— Я поеду! Я там все места знаю! — беспрестанно твердил он.

— 14 августа, накануне моего дня рождения, мы с мамой составляли меню, ведь должны были прийти гости, — вспоминает младшая сестра Максима Аня. — И тут позвонила бабушка и сообщила о беде с «Курском». Я сразу не очень испугалась — верила, что подводников обязательно спасут, и стала говорить об этом маме. Но у нее был шок, пришлось вызывать «скорую»...

Рассказывает бабушка Максима Любовь Васильевна: «Это был ребенок от Бога — добрый, искренний, ласковый, никогда никого не

предал, не обидел. Мне казалось, что беды будут обходить его стороной. Внук был очень талантлив: учился в художественной школе, играл на пианино, прекрасно пел. Английский язык хватал на лету. Но хотел быть только моряком. Об этом Максимушка мечтал с пяти лет, как только увидел море и корабли в Севастополе, где однажды гостил у сестры».

После окончания военного лицея в Кривом Роге Максим Вишняков поступает в школу мичманов в Севастополе, а после ее окончания просится на Север, где когда-то служил его дед. «Дед, я тобой горжусь, — писал он ему в письмах. — А еще горжусь, что служу на Северном флоте. Это действительно закалка для настоящих мужчин. Я мало кому рассказывал, что перенес, но это переносит каждый подводник. Например, в первый раз я сквозь слезы швартовался — голыми руками в 40-градусный мороз. В рукавицах этого не сделаешь. Естественно, надо привыкать...»

Дома Максим рисовал картины. Одну из них он подарил бабушке с бабушкой в мае 2000 года, когда в последний раз гостил у них. Называлась она «Крушение корабля».

— Это лучшая моя работа! — сказал внук. — Она мне удалась!

Увидев картину, бабушка разволновалась, уж больно страшным показалось ей зрелище уходящего в пучину корабля и погибающих людей. Поинтересовалась у внука: не страшно ли ему на подводной лодке?

— Не волнуйся, бабуля, наша лодка — самая мощная в мире! — улыбнулся внук. — С ней никогда ничего не случится!

До встречи с Олей Максим никем из девушек особо не увлекался. Их любовь была взаимной. В октябре 1998 года поженились. Оля переехала к мужу в Видяево. Мечтали о большой семье.

«...Господи, я никогда так не был счастлив, как сейчас. Это так прекрасно — любить и быть любимым. Мамочка, судьба подарила мне любовь — не каждый человек испытывает такое счастье, — написал в одном из писем домой Максим. — Я так люблю свою малышку. Такое впечатление, что она создана Богом для меня. Когда мы с Олечкой ссоримся, то не разговариваем друг с другом, но это бывает очень редко и всего лишь одну-две минуты. Потом кто-то из нас не выдерживает и становится на колени, просит прощения и начинает ластиться. Чаше прошу прощения я. Даже если она не права, я все равно извинюсь и поцелую мою малышку. Мама, у нас с Олей все хорошо, и дай Бог так прожить всю жизнь...»

* * *

Техник гидроакустической группы мичман Алексей Зубов — потомственный подводник, севастопольский мальчишка, бредивший морем...

Из воспоминаний его тети Нины Григорьевны: «Леша был очень общительный мальчик, умел дарить любовь не только близким, но и „братьям нашим меньшим“, возился со всякой живностью. Да это и не удивительно. Он рос в атмосфере любви, которой всегда окружала его мама — Татьяна Андреевна... И сегодня о нем скорбят все его друзья, знакомые, а что же говорить о родных, бабушке? Ведь это за ней, больной, он не только ухаживал, но и успокаивал ее, всегда находил нужные слова. Алеша умел вышивать и довольно хорошо готовил. Добрый, веселый, отзывчивый парень, но почему такими грустными оставались его глаза? Быть может, эта невольная грусть — неведомое нам знание того, что жизнь очень короткая и осталось совсем немного оставаться на этой земле?..»

Когда Леша подрос, он, как и многие севастопольские ребята, твердо решил: буду моряком! После восьмого класса попытался поступить в мореходку. И первая неудача. Принимали с того года в мореходку только после полного курса средней школы. Он не отчаялся. Своим близким заявил: «Все равно буду моряком!» Так оно и случилось. Алексей закончил профессионально-техническое училище и поступил в школу техников Черноморского флота. Стал мичманом. Распределение получил на Северный флот. На «Курск» Алексей Зубов попал в 1999 году как лучший из лучших.

Он мечтал о многом: о дальнейшей службе, о долгой и счастливой жизни, готовился к свадьбе. Увы, ничего этого испытать ему было не суждено.

* * *

Рассказывает мама мичмана Михаила Бочкова Елена Гариевна: «Миша с детства обожал море и все свободное время проводил в севастопольских бухтах. Как многие мальчишки, занимался карате. Материально мы всегда жили трудно, а потому он каждое лето работал: ездил на виноградники, потом продавал заработанный виноград на рынке, а все деньги до копейки — в семью. Профессию выбрал себе сам: судосборщик-

ремонтник. Эту специальность получил, окончив ПТУ, после чего с друзьями пошел работать на Севастопольский морзавод. Однако просто ремонтировать корабли ему вскоре показалось мало. Он мечтал о флоте и поступил в школу техников. Когда делили флот, очень переживал и остался верен присяге. А затем новая мечта, теперь уже о службе на атомной лодке. Поэтому и поехал на Север. Я за него все время волновалась, но и гордилась. Все у него получалось. Попал на „Курск“. Его взял наш сосед, бывший командир БЧ-5 „Курска“ Анатолий Гончар. Он ведь Мишу с самого детства знал. Участвовал в ремонте корабля в Североморске. Говорил, что это даже лучше, так как можно лучше изучить технику. „Курск“ Миша называл не иначе, как „ласточка“. Говорил, что влюбился в него с первого взгляда. В письме писал, как пил соленую забортную воду во время первого погружения. Был просто счастлив, когда сходил в автономку. В отпуск когда приехал, все мне что-то покупал, а не себе. Мы думали, что сын найдет себе девушку в Севастополе, женится здесь, я буду внуков нянчить. А он нашел свою любовь на Севере, вот только жениться не успел. У него вообще было много планов. Друзей всегда было много. Он, как друг, был очень преданный. Очень рано стал взрослым.

С его гибелью жизнь остановилась. Говорят, что Миша по всем признакам держался до последнего. Я в этом не сомневаюсь. Всем тяжело терять своих детей и мужей, но мой Мишенька сейчас хотя бы лежит в родной севастопольской земле на Братском кладбище рядом с ребятами с „Комсомольца“. Он почти не изменился после смерти. Я как увидела его, так сразу же опознала. Я живу на Северной стороне, и он от меня совсем недалеко. Он как бы ко мне вернулся...»

Орден Мужества матерям старшего лейтенанта Бражкина и мичмана Бочкова вручал заместитель командующего Черноморским флотом вице-адмирал Геннадий Сучков. Сам старый подводник, он как никто другой понимал убитых горем женщин. Но даже у него перехватывало горло и он просил их только об одном: «Держитесь!»

Одновременно был вручен орден Дмитрию Яковлевичу Манойло. 45 лет назад, он, старшиной 2-й статьи линкора «Новороссийск», во время гибели корабля спас жизнь нескольким своим товарищам. И думается мне, что вовсе не случайно совпали эти два подвига...

Севастополь прощался с мичманом Михаилом Бочковым под сирены кораблей Черноморского флота. Бронетранспортер с гробом, покрытым Андреевским флагом, медленно двигался по центру города, и, казалось, весь Севастополь вышел, чтобы проститься со своим сыном. На Графской пристани гроб перенесли на катер. Команды российских кораблей

проводили своего товарища в последний путь, построясь по «большому сбору». Он очень любил этот город, эту бухту, и может, именно потому вернулся, чтобы остаться здесь уже навеки...

* * *

Еще одно письмо. На этот раз от мамы мичмана Валерия Байбарина:

«Очень тяжело писать о сыне в прошедшем времени. Не хочу верить в то, что его нет, что никогда его не увижу. Перечитываю его письма, и горькие слезы застилают глаза. Несколько раз садилась за письмо и все откладывала. Не знаю, смогу ли сейчас написать.

Валера родился 6 января 1975 в селе Маховом Курганской области, куда меня направили работать в школу после окончания педучилища. Там я вышла замуж и родился Валера. Когда ему было 9 месяцев, мы переехали к моим родителям в Копейск. Здесь и прошли все годы его жизни. Валера рос очень развитым, сообразительным и самостоятельным. В два года с ним можно было разговаривать как со взрослым. В школе активно занимался спортом: футбол, хоккей, спортивное Ориентирование. Был чемпионом области по боксу. У них в школе была хорошая туристическая секция. Они обошли, наверное, весь Южный Урал. Занимался фотографией и из всех походов привозил снимки с собственными комментариями. Они и сейчас лежат передо мной. По характеру Валера был веселым и жизнерадостным. Дружья тянулись к нему. Руководитель их турсекции Владимир Иванович Сыпалов написал о Валере в нашей местной газете так: „Очень живой мальчишка был, крепыш, как коренной зуб. С 3-го класса ходил с нами в походы. Ему самой природой было заложено выживать в любых условиях. Оставь одного в лесу — не пропадет. Трудности переносил с улыбкой. На Валеру можно было положиться во всем. Мальчишки наши за ним хвостом ходили, а звали его не иначе, как Воля. Он как будто торопился жить. Везде хотел успеть, все увидеть, попробовать...“

Сын занимался во Дворце культуры, хорошо играл на трубе. Играл в оркестре и в армии. В армию он буквально рвался. До нее после школы успел закончить еще и профтехучилище как

электрослесарь подземных работ. Немного поработал на шахте. В июне 1993 года его призвали. В Североморске предложили учиться в школе техников на мичмана. Валера согласился. Я, конечно, расстроилась, что он избрал себе такой нелегкий путь, а он прислал мне письмо: „Я понял мама, что ты очень расстроилась. Но хочу тебя немного успокоить, хоть это и опасная профессия, но намного безопасней, чем в шахте. Никуда я от вас не денусь. Ежегодно буду дома. И не всю же жизнь мне на лодке плавать, а лишь до пенсии, то есть до 28 лет. Все-таки надо как-то будущее себе обеспечить, а тем более в наше время лучшего не найти. И потом, служа на флоте, я уже не представляю себе иного пути. Сама флотская жизнь, ее атмосфера и морские традиции впитываются в меня, и не жалею нисколько. Даже чувствуешь себя по-особенному, когда одеваешь даже простую флотскую робу, не говоря уже о парадке...“ Это он написал после полутора месяцев службы. Он очень гордился службой. Письма всегда начинал словами: „Привет с Краснознаменного Северного флота!“»

Из письма Валеры Байбарина:

«На учебу хожу, как на праздник. Математику полюбил. Не думал, что так интересно над цифрами думать. Но у нас и преподаватели — женщины, добрейшие души люди. Они и сами видят, что перед ними не дети-школьники, а детины-матросы, поэтому и относятся к нам с уважением и на „вы“ называют. Я даже в одного из лучших выбился».

После школы техников молодой мичман Байбарин попал в Видяево на АПРК «Воронеж». Затем начались моря, боевые службы. В марте 1999 года ему предложили перейти на «Курск». И снова боевая служба.

Из письма Валеры Байбарина: «Вернулись мы благополучно живые и здоровые, без аварий и происшествий. Были в море с 3 августа по 19 октября, вот и считайте, сколько без света Божьего. Теперь это уже все воспоминания, как далекий сон. Ходили в Средиземное море, караулили авианесущие группировки. Вроде как бы герои теперь. Уже давно наши лодки не заплывали туда. В общем, „повоевали“ хорошо: и противника обнаружили, и уничтожили условно, и вернулись нормально. А встречали нас тоже хорошо: с оркестром и поросенком. Толпа детей, жен, речи

торжественные, начальство высокое. Снова курская делегация приезжала, опять подарков, продуктов привезли. Молодцы. Неплохо нас поддерживают».

А дома Валеру уже ждала Ирина. Они познакомились год назад, теперь решили создать семью. Осенью 2000 года хотели пожениться. Не успели! Ждали ребенка. Валера мечтал о девочке. Ему почему-то хотелось, чтобы ее назвали Светланой.

— А если будет мальчишка, то пусть зовут Андреем. Я ведь служу под Андреевским флагом! — говорил он друзьям.

О случившейся беде родные Валеры узнали, как и большинство родственников «курян», из телевизионных новостей. Затем были дни надежд и горя. 9 января 2001 года у Ирины родилась девочка. Ее, как и мечтал отец, назвали Светланой. Она и правда стала лучиком света для близких. Отцовство устанавливали через суд, установили. Теперь Светочка будет получать пенсию за погибшего папу. Сама же Ирина никакой пенсии за мужа не получит, так как не успела с ним расписаться. И хотя все всё понимают, никто ничего не может с этим поделать.

Сейчас силами городской администрации Копейска на Аллее героев установлен памятник подводникам-землякам Вадиму Бубниву и Валерию Байбарину. Родители ребят захоронили у памятника капсулы, которые им выдали в Видяеве с водой, взятой с места гибели «Курска». Теперь они ходят сюда как на могилу.

А еще у Валеры остался младший брат Сергей. Он инвалид с детства, и для него старший брат всегда был светом в окошке. Сергей не выпускает теперь из рук Валерины фотографии. Их было двое, а теперь он остался один.

Валера Байбарин вырос в городе горняков. Готовился стать шахтером, а стал подводником — попал в мир, где человек каждый день проверяется на мужество и стойкость, где чувство локтя и взаимовыручка важнее всех иных ценностей, где пополам с другом делится и последний глоток воздуха.

Своей маме Валера Байбарин прислал 41 письмо, которые она теперь будет свято хранить до конца своих дней. 42-го письма мама так и не дождалась...

* * *

Рассказывает отец фельдшера «Курска» Виталия Романюка Федор

Львович: «Виталик рос компанейским пареньком. Было много хороших друзей. Как и большинство севастопольских мальчишек, мечтал о море. Запоем читал Пикуля. После окончания медучилища служил на ВПК „Очаков“ фельдшером. Но корабль находился в длительном ремонте, и Виталика это очень угнетало. Он добивается перевода на Северный флот на эсминец „Жаркий“. А затем уж попал на „Курск“. Во время последнего отпуска выглядел очень довольным. С восторгом рассказывал о корабле и экипаже, об автономке. Я был очень рад за него. Моя жена, мама Виталика, умерла еще в 94 году, и у меня не было никого кроме него, его жены Светланы и внука. Он был молод, но говорил, что до пенсии будет служить только на „Курске“. О трагедии узнал 14 августа. Сердце упало. Когда летели самолетом на Север, еще на что-то надеялись... А сейчас как будто плитой какой-то меня придавило. Ни на миг не отпускает...»

Глава шестая

СТАРШИНЫ И МАТРОСЫ

«Со мной все о'кей... Мы сейчас в Североморске. Погружались на 220 метров. 220 — это пока рекорд для меня. Воды я уже напился, теперь настоящий мореман... Служба моя идет — не жалуюсь. Это хороший урок, взрослеешь моментально. Чувствуешь себя как-то выше других — тех, кто не был тут...»

Это строчки из последнего письма командира отделения торпедистов Вани Нефедкова. В далекой уральской деревушке Красная Гора его письмо получили лишь 16 августа, когда надежд на то, что Иван и его друзья живы, почти не осталось.

Он не мечтал о военной службе, но, когда пришел срок, пошел на нее так, как исстари уходили служить Отечеству его предки: честно и добросовестно. Даже глядя на фотографию Ивана Нефедкова, чувствуешь широту души этого крепкого русского парня: красивое мужественное лицо с прямым, спокойным и полным достоинства взглядом, разворот широченных плеч...

За всю историю деревни Иван был первый, кто попал служить на подводный флот. Надо ли говорить, как он был горд этой службой, как гордились им родные! За Ивана особенно не волновались, ведь на флоте нет войны. Говорили:

— Слава богу, что Ваня попал на флот, там ведь спокойно!

Больше переживали за его двоюродного брата Петра, который воевал в Чечне. Но Петра судьба уберегла и он вернулся домой живым и здоровым.

Иван с самого детства всегда был непоседой. Серьезно увлекался борьбой. Не раз участвовал в районных соревнованиях. А в учебном отряде отстаивал честь своей части на флотской спартакиаде. Не забывал о спорте и во время службы на «Курске», каждую свободную минуту старался проводить в спортзале экипажа.

О трагедии «Курска» в семье Нефедковых узнали случайно 14 августа. До этого дня телевизор забыли когда смотрели. Летняя пора в деревне — пора рабочая. А тут как что-то потянуло к телевизору. В том, что случилось с лодкой, родители особо не разбирались, но поняли главное — с сыном беда. В полдень того же дня в их дом приехал военком.

— Я как увидела военных, входящих к нам во двор, так во мне что-то оборвалось! — вспоминает мама Вани Алевтина Леонидовна.

Сразу же стало плохо с сердцем. Ей предлагали лечь в больницу. Она категорически отказалась:

— Да вы что! У меня ребенок погиб, а я буду свое здоровье поправлять! Я — сильная, я выдержу!

На журнальном столике в одной стопке фотографии, которые Ваня присылал со службы, во второй — его письма. Алевтина Леонидовна сидит, смотрит на них и плачет. Сын любил всех, а потому писал сестре, тете, двоюродным братьям, друзьям...

«Я попал на южное побережье Баренцева моря. На улице чайки в небе кричат. Тут морем пахнет, так прикольно. Мне все больше начинает нравиться море. В плаванье выходим часто, так что будет что рассказать».

Увы, рассказать о службе ему так и не пришлось...

* * *

Адрес родителей Димы Леонова мне дали родители Максима Сафонова. Старшина 2-й статьи контрактной службы Дмитрий Леонов был командиром отделения рулевых-сигнальщиков и непосредственным подчиненным штурмана «Курска» капитан-лейтенанта Сафонова. В горькие видяевские дни их мамы и папы часто были вместе. Леоновы — из Подмосковья, а потому на мою просьбу рассказать о сыне они отозвались очень быстро. Из письма родителей Димы Леонова:

«Наш Дима родился 16 августа 1979 года в городе Яхроме. С года определили в ясли, потом в детский сад. В 1986 году пошел учиться в 1-й класс. Среди ребят ничем не выделялся. Учился средне: и тройки, и пятерки были. При большем желании мог бы учиться только на пятерки. Память у него была хорошая... С первого класса стал заниматься лыжным слаломом. Даже грамотами и подарками на соревнованиях награждали. Занимал первые и вторые места. Но друг сломал ногу, и он бросил заниматься вместе с ним. Потом увлекался единоборствами: самбо, дзюдо. Но тут началась перестройка и все распалось, зал

кому-то понадобился. Кроме этого очень любил рыбалку. У нас речка и канал рядом, вот он все свое свободное время и проводил там с удочкой. А когда подрос, стал ездить на Волгу с другом и его отцом. На зимний лов ездил с мужиками. Еще мальчишкой начал играть на гитаре. Научился сам. Бывало, соберутся на лавочке, поют да на гитаре бренчат. Мальчишка был общительный, с людьми находил общий язык. Ребята, которые до школы вместе с Димкой в детский сад ходили, так и остались на всю жизнь лучшими друзьями, потому что Димка открытым был, добрым, дружелюбным и совсем не хулиганистым. Его друзья и сейчас к нам заходят, рассказывают о своих делах, проблемах. После восьмого класса Димка пошел в училище на электрогазосварщика. После училища немного поработал и в ноябре ушел в армию. Попал в хорошие руки на хорошую лодку. Ему служба очень понравилась. Поэтому после дембеля подписал контракт. А когда приехал последний раз в отпуск с 1 апреля по 25 мая, начал готовить документы для поступления в военноморское училище. Говорил, что времени свободного много, а потому будет учиться. В школе, где учился Димка, в музее открыта мемориальная доска и экспозиция, посвященная Димке».

Честная и короткая жизнь, полная надежд и планов на будущее. Как внезапно и безжалостно все это было перечеркнуто...

* * *

12 августа друзья-одноклассники Алексея Коркина собрались вместе, чтобы вспомнить школу и отдохнуть. Неподалеку от родного гидролизного поселка в небольшом лесочке жгли костер и вспоминали свой класс и друзей. Вспоминали и Алешку Коркина, которого им так не хватало сейчас. Классный ди-джей, заводила и душа класса, какие он устраивал им дискотеки, как умел всех организовать и объединить! Могли кто-нибудь из них тогда подумать, что именно в эти самые минуты матрос Алексей Коркин погибает в концевом 9-м отсеке своей подводной лодки?..

В тот же роковой день 12 августа внезапно себя плохо почувствовала Алешина мама Светлана Ивановна. Как знать, может, в самые последние мгновения своей жизни Леша звал ее на помощь, обращался к ней... А утром в понедельник принесли последнее Лешино письмо. В нем он писал,

что у него все в полном порядке, что скоро уходит в поход, но пусть мама не волнуется, поход будет недолгим. Спустя какой-то час в новостях объявили об аварии «Курска»...

Родом из поморов, Алексей Коркин был невысок и коренаст. Даже по фотографии чувствуются его обаяние и уверенность в себе. Здесь, на земле знаменитых соломбальских корабелов мальчишки с рождения вдыхают воздух, напоенный ветрами далеких морей. А потому каждый из них в душе уже моряк, всех их манит и зовет великий океан. Так было исстари в Соломбале, так есть и так будет всегда. А потому, когда Леше Коркину пришла пора идти служить Отечеству на подводный флот, он воспринял это как само собой разумеющееся: где же еще служить ему, коренному архангелогородцу!

Из Архангельска Алексея отправили в Северодвинский учебный отряд, а затем уже оттуда спустя полгода — на «Курск». Родители, узнав о месте службы сына, радовались: Северный флот не Чечня и от дома не так уж далеко.

Каким он был, Леша Коркин? Говорят, что любил хоккей и математику, охоту и рыбалку. Любил сидеть в классе на «Камчатке» и бросать записки одноклассникам. Семья жила небогато, а потому и одевался всегда неброско: брюки и черный свитер. Но никогда по этому поводу не комплексовал, да и обожали Лешку без всяких оговорок. На школьных фотографиях он всегда в первом ряду с микрофоном в руке. После школы Леша поступал в местный технический вуз, но не добрал всего полбалла...

Вспоминают соседи по дому: «Был отзывчивым, доброжелательным пареньком. Сейчас ведь не принято здороваться, а он никогда не ленился сказать „Здравствуйте!“ Незадиристый, спокойный. А трудяга какой! И родителям на даче помогал, и летом подрабатывал. Помним, как каток на спортивной площадке зимой заливал. Помним, как накануне нового 2000 года Леша пришел в отпуск. Он росточка-то невысокого, но такой ладненький парнишка. А форма вся в нашивках с надписью „Курск“. Все рассказывал, какой у них экипаж отличный...»

Была у Лешы и девушка. Ей он писал, выкраивая свободную минуту в службе: «Мечтаю, что пройдемся по набережной, пива попьем, мороженое съедим...»

Уже после трагедии вдова командира «Курска» Ирина Юрьевна Лячина нашла в кабинете мужа на его рабочем столе недописанное письмо. В нем Геннадий Петрович благодарил родителей Алексея за сына, сообщал о его успехах в службе.

В последний раз Алексей был дома в отпуске в декабре 1999 года.

Отпуск был большой, а потому, проведав друзей, Леша пошел работать. Надо было хоть немного поправить свое материальное положение да и родителям помочь.

— Он после школы, когда не прошел по конкурсу в институт, в два места сразу устроился. Трудяга был, — вспоминает его классная руководительница Эмма Ефимовна.

В память о Леше у нее остался его листок с поздравлением на Восьмое марта.

Когда по телевидению в новостях объявили об аварии «Курска», Лешина мама Светлана Ивановна сразу же побежала в местный военкомат. Через два часа томительных ожиданий ей подтвердили:

— Да, ваш сын сейчас находится на «Курске»! Желаем, чтобы вы вернулись с Алешей!

Деньги на поездку в Видяево собирали всем гидролизным заводом, на котором работает Светлана Ивановна.

Весть, что Лешка на «Курске», в один миг облетела его друзей. Все собрались в школе, вместе было легче переживать и надеяться.

— Наш Леша находчивый, он обязательно что-нибудь придумает! — говорили девочки и плакали.

Сейчас в старом Лешкином классе по-прежнему стоит его парта, та самая «Камчатка». Теперь за нее уже никто никогда не сядет, теперь она навечно только Лешкина. На парте рисунок его родного «Курска» и надписи, сделанные его друзьями: «Дорогой Лешенька, светлая память о тебе будет жить всегда в нас...», «Лешка! Мы тебя помним и любим...», «Такие, как ты, не умирают, такие в памяти живут...», «Ты был милым, добрым и отзывчивым...», «Ты был лучшим из нас...»

Его тело найдут и поднимут из 9-го отсека водолазы. Родители и старший брат опознают Лешу в Североморском госпитале. Говорят, что узнать его удалось только по сломанному еще в школе зубу. Русые волосы 19-летнего Алешки были совершенно седыми... Его положили в землю на старом солонбальском кладбище — там, где исстари хоронили павших за Отечество архангелогородцев.

* * *

Юра Борисов был единственным мужчиной в семье. Мама Галина Максимовна воспитывала сына одна. Родом Юра из Печерского района, уже позднее семья переехала в поселок Благоево. Детство было трудным.

Мама последнее время не работала, нужно было поддерживать ее и маленькую сестренку-школьницу, а потому Юра брался за любую работу. По рассказам Галины Максимовы, Юра всегда ей во всем помогал и очень любил своих сестер: старшую Оксану и младшую Лену.

Свои 19 лет он встретил на борту «Курска». После призыва попал в учебный отряд, а оттуда турбинистом на «Курск». Теперь у мамы в память о сыне остались лишь письма. Одно из них написано старшиной турбинной команды мичманом Виктором Кузнецовым:

«У нашего экипажа, хоть он сравнительно молод, сложились свои традиции, которые продолжают традиции подводников-моряков со времен Первой мировой войны. В экипаже Вашего сына Юрия Александровича Борисова приняли с радостью. Он прошел тщательный медицинский осмотр, в результате которого каких-либо отклонений в состоянии здоровья не выявлено. Смеем сообщить Вам, что наш атомный ракетный крейсер в данный момент готовится к выполнению поставленных перед экипажем задач — длительной боевой службе в водных просторах морей и Мирового океана. У Вас есть возможность сделать приятный сюрприз своему сыну во время его первого в жизни выхода и погружения в море. Первое погружение — незабываемо, это праздник для каждого моряка-подводника. Вы можете выслать на имя заместителя командира корабля по воспитательной работе с личным составом капитана 2-го ранга Александра Анатольевича Шубина поздравительную открытку, письмо, аудио- или видеописьмо, бандероль или посылку, на Ваш выбор. Этот подарок будет торжественно вручен Вашему сыну в море. Галина Васильевна, у меня к Вам убедительная просьба, если есть у Юрия какие-нибудь отличительные черты характера, сообщите нам, это пригодится для построения более дружеских, открытых отношений. Если у Вас возникнут какие-нибудь вопросы по поводу Вашего сына, напишите, мы будем рады ответить Вам. Заверяем Вас, что Ваш сын продолжит службу на одном из лучших атомных подводных крейсеров Северного флота. Надеемся, что Юрий станет хорошим моряком-подводником, достойным продолжателем славных традиций экипажа крейсера „Курск“».

А вот и письмо самого Юры:

«Привет из Видяево! Здравствуйте, мои дорогие: мама, Оксана, Алик, Ленка, Ксюша и Ромик! Попал я в Первую флотилию Северного флота на подводную лодку „Курск К-141“. Живу нормально, всего нас, матросов срочной службы, 15 человек. Каждый день на лодке, сдаем зачеты на самоуправление. Кормят здесь нормально, наедаюсь. В конце месяца, наверно, пойдем в море на вторую боевую задачу. А сейчас у нас — первая боевая задача. Потом еще будет третья боевая задача: где-то в начале ноября мы пойдем в автономное плавание на 120 суток. А после автономки, где-то в мае, приеду в отпуск на 50–54 суток. Еще в автономке дают денег — 70 центов в день. Так что приеду в отпуск в мае с деньгами. Ну, до этого еще долго, почти год. А сейчас для меня самое главное — сдать зачеты, что я делаю не очень-то успешно. Подводная лодка — такой сложный механизм, разобраться довольно сложно. Здесь учить надо столько, что за полгода не выучили, а нам дали срок: до 16 июня сдать все зачеты. Вот сейчас надо опять идти на корабль. Ну что я все о себе да о себе, а как вы там живете, пишите подробнее. Как там дела в Благоево? Всех крепко целую.

Юрий».

Последнее свое письмо Юра написал 9 июля:

«Скоро у меня первый выход в море. Зачеты я уже сдал, но многого еще не знаю. Я так думаю, что пойду в море „вахтовым“, это рабочий в кают-компании...»

Больше писем от Юры уже не было.

* * *

Вместе с Юрой Борисовым на «Курске» служил его земляк, ровесник и школьный товарищ Игорь Логинов. Все, кто его знал, говорят в один голос, что Игорь был очень скромным, честным и трудолюбивым парнем. Ему было только 20. Мама в свое время советовала Игорю поступить в милицейскую школу, но он не захотел. После школы окончил ГПТУ, получил специальность автомеханика и водителя, затем до призыва работал

водителем пожарной машины. После службы собирался поступать в институт. Призвали Игоря на флот 25 октября 1999 года. Вначале был учебный отряд в Северодвинске, а потом попал на АПРК «Воронеж». Служба давалась легко, все зачеты сдавал с первого раза. Первый выход в море тоже совершил на «Воронеже». Домой писал каждую неделю, просил родителей за него не волноваться, говорил, что приедет в отпуск к Новому году, обещал, что обязательно станет хорошим матросом-подводником. На «Курск» Игоря Логинова отобрал лично Геннадий Лячин как толкового специалиста-турбиниста, который будет нужен в экипаже во время боевой службы. В тот августовский выход в море на «Курске» Игорь пошел в первый раз.

* * *

Адрес и телефон родителей Димы Миртова дали мне родители его командира капитан-лейтенанта Сафонова. Сыновья Миртовых и Сафоновых служили и погибли вместе, и, пусть первый был матросом, а второй — командиром боевой части, смерть и подвиг объединяет всех. Я позвонил в далекую Ухту, боясь в глубине души, что моя просьба о сотрудничестве в написании книги не будет поддержана, но вышло наоборот. Мама Димы Людмила Васильевна сразу же откликнулась на мою просьбу, и вскоре я уже получил от нее большое и обстоятельное письмо. А поэтому, рассказывая о Диме, я решил в первую очередь предоставить слово тем, кто его знал.

Из характеристики на ученика 11 «Б» класса МОСШ № 2 города Ухты Миртова Дмитрия Сергеевича, выданной после окончания школы:

«В данной школе Дима обучается со второго класса. Учится в основном на „3“ и „4“, имеет хорошие способности по предметам математического уклона. Из предметов школьной программы предпочитает такие, как: история, математика, физкультура. В свободное время любит заниматься спортом: посещает тренажерный зал, секцию по баскетболу. Постоянно участвует в спортивных соревнованиях за честь школы. Увлекается компьютерами. К общественным поручениям относится добросовестно, никогда не уклоняется от какой-либо работы. Дмитрий трудолюбивый, воспитанный и обязательный юноша. Он находится в отличных отношениях как с учителями,

так и с одноклассниками.

*Директор школы Сушкевич Э. И., класный
руководитель Иванова И. Р.»*

Из характеристики, выданной в Центре обучения кадров предприятия «Севгазпром»:

«Миртов Дмитрий обучается в ЦОКе с 1 сентября 1998 года по профессии „станочник в деревообработке“. За период учебы зарекомендовал себя с положительной стороны: с программой обучения по спецпредметам справляется успешно. На уроках производственного обучения к работе относится добросовестно. По итогам 1-го периода учился хорошо, имея всего одну „3“. Принимал участие в общественной и спортивной жизни. Физически развит хорошо. Дима по характеру спокоен, уравновешен, обладает лидерскими качествами, умеет убеждать других. В коллективе учащихся пользуется доверием и уважением. Взаимоотношения с товарищами доброжелательные. Отношение к старшим уважительное. Негативно относится к употреблению спиртных напитков.

*Зам. директора ЦОК СГП Максимов Н. Р., мастер
производственного обучения Волков Д. Ю.»*

А вот письмо тех, кто знал Диму лучше кого-либо, письмо его родителей. Я не стал изменять в этом письме ни единого слова.

«Здравствуйте, уважаемый Владимир Виленович! Пишет Вам семья погибшего на АПРК „Курск“ Дмитрия Миртова. По Вашей просьбе мы решили написать Вам письмо о нашем сыне. Дима родился 2 апреля 1981 года в городе Ухта Республики Коми. Окончил общеобразовательную школу № 2 в 1998 году. По окончании школы пытался поступить в юридический институт МВД РФ в Санкт-Петербурге, однако не прошел по конкурсу. Дима мечтал работать в милиции в уголовном розыске. После неудачной попытки он поступил учиться в Центр обучения кадров ООО „Севгазпром“ по профессии „станочник в деревообработке“. Окончил обучение с отличием.

После окончания училища в июле 1999 года решил однозначно отслужить в армии, после чего вновь поступать в Юридический институт МВД. Слишком сильно ему хотелось работать в милиции и именно в уголовном розыске. В сентябре 1999 года Дима уже точно знал, что будет служить на флоте. Об этом ему сказали в военкомате. Призван он был 24 октября 1999 года и попал служить в Североморск, во 2-й отряд подводников. Служба его проходила хорошо, ему очень нравилось служить именно на флоте. Он очень сильно этим гордился и мечтал попасть по окончании учебного подразделения именно на подводную лодку с хорошим экипажем. Так в дальнейшем и получилось. В своих письмах он очень хорошо отзывался об экипаже и командире АПРК „Курск“ Лячине Г. П.

По складу характера Дима был достаточно спокойным, выдержанным, эрудированным мальчиком. Свободно вливался в любой коллектив, т. к. умел выстраивать взаимоотношения практически со всеми, кто его окружал. Эти черты характера постоянно позволяли ему быть лидером среди своих сверстников, авторитет был достаточно высоким. При необходимости всегда защищал слабого. Физически был развит отлично. Он вообще очень сильно увлекался спортом, особенно футболом и баскетболом. Имеет множество грамот за участие в спортивной жизни как школы, так и училища.

В семье Дима для нас всегда был незаменимым помощником, помогал как дома по хозяйству, так и на дачном участке. Отношения с младшей сестрой всегда были только хорошими. Он ее оберегал в школе и на улице. Всегда обращался к нам за советом как в отношении себя, так и в отношении своих друзей, т. к. знал, что всегда мог на это рассчитывать.

Дима очень увлекался музыкой. Ему нравились такие группы и исполнители, как „Парк Горького“, В. Зинчук, „Смоки“, „Ария“ и другие. Сам неплохо играл на гитаре. Он даже уже в Североморске в казарме АПРК „Курск“ играл ребятам. Из писем Димы мы узнали, что ребятам это нравилось.

Уже в Видяеве, после гибели Димы, Людмила Васильевна узнала от боцмана АПРК „Курск“ старшего мичмана Мизяк Николая Алексеевича, как наш сын служил. Нам было приятно услышать от него, что по морально-волевым и деловым качествам Дима со специальностью рулевого-сигнальщика полностью

соответствовал их требованиям. В экипаже его ласково стали называть „боцманенок“. На флоте ему очень сильногодились знания, полученные в училище по специальности „станочник в деревообработке“. От командира боевой штурманской части АПРК „Курск“ капитан-лейтенанта Сафонова наша семья получила благодарственное письмо. Из письма мы также узнали, что наш сын Дима стал полноправным членом экипажа АПРК „Курск“ и что приобретенные им знания в дальнейшем помогут ему стать классным специалистом-подводником. Нам было приятно читать эти строчки, т. к. почувствовали, что сын действительно попал служить в прекрасный коллектив.

В одном из последних писем Дима написал, что 12 июля 2000 года его посвятили в подводники, он полностью описал ритуал посвящения. Оказывается, ему нужно было выпить литр или более морской воды и поцеловать кувалду. Мы были сильно удивлены этим, но Дима написал, что так положено тем морякам, которые первый раз уходят в море. Сын очень этим гордился. Сын также написал нам, что в честь праздника „День ВМФ“ ему было присвоено очередное звание — старший матрос. Однако по какой-то причине ни в одном из документов, которые мы получили, об этом не было упомянуто. Мы знаем, что наш сын не стал бы об этом писать, если бы это было не так. Нам бы очень хотелось восстановить справедливость...

Последнее письмо нашего сына было отправлено из Видяево 11 августа 2000 года. 14 августа из средств массовой информации мы узнали о страшной трагедии, разыгравшейся в Баренцевом море. 16 августа мы получили от него последнее письмо, в котором он писал о предстоящих учениях. Мы знаем о том, что вместе с нами переживала вся страна. Наши земляки-ухтинцы тоже не остались в стороне. 1 сентября 2000 года в школе, где он учился, была проведена траурная линейка, на которой ученики и администрация школы минутой молчания почтили память нашего сына Дмитрия, геройски погибшего на АПРК „Курск“. В музее школы открыт уголок, посвященный памяти нашего сына Дмитрия. В школе также был проведен турнир по баскетболу, посвященный памяти Дмитрия. Турнир этот будет проводиться ежегодно. В училище открыта мемориальная доска об увековечении памяти Димы. Мы также надеемся, что Северный военный флот никогда не забудет своих героев-подводников и

увековечит их память мемориальным обелиском на братской могиле в п. Видяево.

С уважением семья Миртовых. 27.02.2001 г.»

* * *

Всем прибывающим на крейсер матросам капитан 1-го ранга Геннадий Лячин вручал грамоту со словами: «Сегодня в твоей жизни знаменательное событие, запомни его на всю жизнь. Сегодня ты присоединился к отряду мужественных, стойких духом, отважных людей, именуемых подводниками. Пронеси это звание через всю свою жизнь с достоинством и честью. Будь достойным преемником традиций предшествующих поколений подводников». Такую грамоту вручили Диме Миртову, такие грамоты вручили и его землякам: Роману Мартынову, Виктору Сидюхину и Александру Халепо.

Роман мечтал, отслужив некоторое время, поступать в военно-морское училище, а до службы окончил ПТУ, получив специальность «мастер по ремонту и обслуживанию автомобилей». Все, кто знал Романа, отмечают его особую доброту, общительность и готовность безоговорочно выполнить любое поручение. Таким воспитала своего единственного сына его мама Вера Серафимовна — педагог. Нелегкая флотская служба не разочаровала его в желании посвятить себя военно-морскому делу, наоборот, лишь убедила в правильности выбора.

Незадолго до выхода в море Романа положили в госпиталь, у него сильно опухли ноги. Выписали же буквально за день до выхода... В одном из своих последних писем, поздравляя маму с днем рождения, он посвятил ей трогательные стихи:

Разреши мне, милая мама, с днем рожденья поздравить тебя.
Пусть бумажка вместо открытки ненадолго заменит меня.
Будь веселой и нежной на праздник, ты о сыне своем не забудь
И под звон звенящих бокалов ты со мною минутку побудь.
Не суди ты меня понапрасну, что приехать к тебе не смогу,
Но, надеюсь, увидимся скоро, и тогда я тебя обниму...

Обнять маму ему так и не удалось... «Курск» был самым молодым из

атомных подводных крейсеров России, а Роман Мартынов — самым молодым членом его экипажа. На похороны земляка пришла вся Ухта. В гроб своему сыну Вера Серафимовна положила его любимую игрушку — плюшевого львенка.

* * *

Виктор Сидюхин тоже окончил до службы ПТУ, получил сразу три специальности: тракториста, машиниста и водителя. Вырос в рабочей семье. Родители Виктора всю жизнь проработали на различных стройках, а теперь уже на пенсии. Они вспоминают, что по характеру Витя был спокойным, уравновешенным мальчиком, всегда ладил со сверстниками. По их словам, сын очень гордился службой на «Курске».

Из письма Алевтины Михайловны:

«Витя писал нам, что служит на самой современной и большой лодке, что ему там очень нравится. Мы радовались, что и кормят там хорошо и что дедовщины нет. Очень радовались, что сын в Чечню не попал, а получилось все наоборот... Нашего Вити больше нет. Очень жалко всех ребят. У меня просто сердце разрывается на части...»

Юрий Михайлович и Алевтина Михайловна сразу же выехали в Видяево. Там вместе со всеми до последнего надеялись и верили в спасение сына... На память о военно-морской службе Виктора у родителей осталась лишь одна маленькая фотография, на которой сын изображен в морской форме. Сейчас они хотят ее увеличить. Последнее письмо Вити помечено: «Видяево. 11 августа».

На «Курске» он прослужил всего три месяца. Виктор Сидюхин, как и Роман Мартынов, был турбинистом. Их место по боевому расписанию было в 7-м отсеке. Оба успели перейти оттуда в 9-й и уже там приняли свою мученическую смерть.

* * *

Их земляк Александр Халепо родом из маленького поселка Усть-Лыжа Усинского района Коми. Семья большая: три дочки и сын. Отец Валерий

Иванович всю жизнь трудился в совхозе, сейчас инвалид. Мама Нина Ивановна работает в местной школе поваром. Жили всегда трудно. Единственная надежда — подсобное хозяйство. Поэтому, когда Саша — первый помощник, охотник и рыболов, ушел в армию, сводить концы с концами стало еще труднее. О службе на флоте, по рассказам его друзей, мечтал и назначению на плавающий «Курск» был несказанно рад. 30 июля 2000 года ему исполнилось 19 лет. А 29 июня он написал свое последнее письмо домой:

«Здравствуйте, мама и папа, а также сестры Вика, Валерия и Таня! На днях сдал последние зачеты. Числа 15 июля мы поплывем в море, дней на 15–20. Пишу из наряда. Перед этим всей частью несколько часов ждали делегацию, должен был приехать адмирал Северного флота. Все-таки дождались, приехал всего на 30 минут... Сегодня нам давали деньги — по 80 рублей. Ходил в магазин, хотел купить несколько пар носков и что-нибудь из вещей. Купил вместо этого пакетик семечек и молоко с печеньем. Так захотелось молока, что не удержался... А вечером ходил к заливу. Около берега сидели 10 штук селезней... Ну, вот и все... Хочется домой!»

В момент аварии Саша, скорее всего, находился в 4-м отсеке.

Содрогнулась вода
По отсекам удушливой смертью.
Заплеснулась беда.
Мне успеть бы во мгле... Я спешу...
Так прощай же, Земля
И Отчизна в слепой круговерти.
Ты прости меня, мама!
Я реактора жерло глушу...

* * *

У матроса Алексея Ларионова из далекой Емвы на флоте служили и отец, и старший брат. А потому его можно с полным правом назвать потомственным моряком. Надо ли говорить, что, когда подошло время

призыва, флот был самой большой мечтой этого 18-летнего мальчишки. К службе он готовился основательно — был хорошим спортсменом, получил водительские права. После учебного отряда его как одного из лучших определили на «Курск». Этим назначением Леша очень гордился, считая, что ему здорово повезло, хотя по состоянию здоровья он вполне мог бы остаться служить где-нибудь около дома. Мама его Мария Степановна рассказывает, что уже на призывном пункте он сказал ей:

— На флоте служат настоящие мужчины! Ты еще будешь мной гордиться!

Тогда мама видела своего сына в последний раз. Леша Ларионов не прослужил и года. 5 июля 2000 года ему исполнилось 19. В день рождения мама вызвала сына на переговоры. Материнское сердце не выдержало, и, разговаривая с Лешей, она расплакалась. А он все успокаивал ее по телефону: «Не плачь, мамуля! У меня все нормально, скоро идем в море!»

Первый выход в море стал для него и последним...

Страшное известие ошеломило всю семью. Они так надеялись на чудо, но чуда не произошло. Мария Степановна слегла от горя, отнялись ноги, а потому в Видяево поехали отец и старший брат Леша. Обрато они привезли капсулу с морской водой с места катастрофы да нанесенные на камень координаты гибели их сына и брата...

* * *

«Уважаемые североморцы! Пишут вам учителя и учащиеся средней школы № 9 города Муром Владимирской области, выпускником которой является Максим Николаевич Боржов, погибший на АПЛ „Курск“, выполняя свой воинский долг. Мы все с тревогой наблюдали за событиями в Баренцевом море и переживали трагедию как свою личную. Спустя два месяца, 1 ноября 2000 года, в школе состоялось открытие памятной мемориальной доски Максиму Боржову, вечер памяти с участием его матери, родственников, одноклассников, друзей... Звучали стихи муромского поэта Ю. Мятлевского, стихи друзей, авторские стихи Максима. В школьном музее Боевой славы открыта новая экспозиция „Максим Боржов — выпускник школы“, на которой собраны воспоминания, фотографии, морская форма, письма Максима. Мы знаем Максима Боржова как ученика, сына, друга и хотели бы узнать побольше о его службе,

качествах военнослужащего морского флота. Просим Вас откликнуться на это письмо. Все полученные от Вас материалы найдут достойное место в школьном музее. Директор СШ № 9 В. Захарова. Совет школьного музея».

Наверное, память — это самое важное, что оставляем мы после себя на земле. Пройдут годы и годы, но, всякий раз приходя в скромный школьный музей, муромские мальчишки и девчонки будут гордиться подвигом своего земляка Максима Боржова...

* * *

В школу он пошел на год раньше своих сверстников. Его первая учительница и сейчас помнит Диму Коткова маленьким и веснушчатым, с большими очками, которые постоянно съезжали на нос, а из-под них смотрели на мир добрые и удивленные глаза...

Из письма мамы Димы Коткова Тамары Ивановны:

«В первый класс Дима пошел, когда ему не было еще и шести лет. Не хотел отставать от друзей. Поначалу было очень заметно, что он слабее остальных, но потом, к старшим классам, он уже ничем не отличался от одноклассников. Очень много читал. Особенно любил книги о природе и животных. Летом все свободное время проводил в лесу и никогда не возвращался оттуда с пустыми руками: то грибов принесет, то ягод. После школы поступил на заочное отделение в сельскохозяйственный техникум, решил быть электриком. Хотел одновременно и учиться, и работать. А летом 1999 года неожиданно заявил, что хочет идти в армию, и стал усиленно готовиться к ней. Он и раньше занимался спортом, но последнее время особенно: и гантели, и штанги, и перекладина, пробежки утром и вечером. На веранде оборудовал себе спортзал. Все вечера бухали там штанги, думала, весь пол проломают. Ребят вокруг него всегда было много. Он мужал прямо на глазах. Все время куда-то спешил, спешил. Права на мотоцикл получил еще в 15 лет, перед армией — на автомашину. Папа отдал ему свой старенький „Урал“, так он его весь перебрал, перекрасил.

2 ноября 1999 года — повестка. Хотел попасть на флот и попал. Когда его забрали, я очень переживала, он ведь раньше нигде не бывал, такой домашний. Мы только и жили от одного его письма до другого. Когда учился в учебном отряде, очень гордился, что раньше там служил наш земляк вологжанин Герой России Сергей Преминин. На присягу к нему мы

ездили с дочкой Ириной. Удивительно, но когда мы проявили от фотографированную пленку, обнаружили, что на ней получились все кроме Димы. Где он, там почти на всех фотографиях черное пятно. Жалко было до слез. Про службу писал всегда немногословно: „Все нормально, служу как все“. Зато в каждом письме были большие планы на будущее: в первую очередь учеба. Когда звонил по телефону, я даже его не узнавала, так окреп и возмужал голос.

Перед днем ВМФ решили, что муж съездит к Диме проведать. 25 июля муж приехал в Мурманск, остановился у знакомых. С Димой поговорил по телефону. Но встретиться они смогли только 1 августа, когда Дима сам приехал к нему. Командир приехал по делам и прихватил его с собой. Они были вместе с 10 до 17 часов. Много рассказывал о своем корабле, чувствовалось, что ему там нравится. Обратного муж вернулся 4 августа, и вроде бы я должна была быть спокойной, а на сердце по-прежнему тоска и печаль. 12 августа вообще места себе не находила. Вспомнила, как тогда, когда Диму еще только взяли на „Курск“, меня долго словно кто-то невидимый преследовал, все время чувствовала на себе взгляд. Тогда подумалось: „Это за мной беда ходит!“

14 августа муж был на работе, а я возилась на кухне. Тогда-то по радио в новостях о „Курске“ и услышала. Сразу же позвонила мужу. И было нам все ясно, что и наш Димулька тоже там. А как нам жить дальше, и ума не приложу!»

* * *

Передо мной еще одно письмо — от Вячеслава Геннадиевича Тряничева, отца матроса Руслана Тряничева:

«Здравствуйте, Владимир Виленович! Получил от Вас письмо, очень благодарен, что Вы решили таким образом увековечить память погибших моряков „Курска“. Что сказать о Руслане? Он такой же, как и большинство парней в его возрасте. Жизненный путь невелик. Родился 13 мая 1980 года. Окончил школу, затем металлургический лицей, немножко поработал на металлургическом комбинате оператором в листопрокатном цеху. Работа очень нравилась, он гордился ею и ходил на работу всегда с удовольствием, как говорится, влился в коллектив. Имеет гарантийное письмо с комбината, что по возвращении со службы

может вернуться на свое рабочее место, но, увы...

Чем Руслан увлекался в детстве? Очень любил спорт, занимался сразу в двух секциях: боксом при лицее и кикбоксингом при УВД Череповца. У него получалось так, что тренировки каждый день, например, сегодня в лицее бокс, а завтра уже бежит на кикбоксинг. Дома в проходе висела груша, так он ее постоянно „долбил“. Очень любил мотоцикл, был просто от него без ума. На каждый выходной мы с ним ездили в деревню к деду, т. е. к моему отцу (его тоже не стало 2 октября 2000 года). Так он садится на своего „коня“ и обязательно объездит всю округу. Всегда мечтал в письмах: „Как я хочу погонять на мотоцикле!“ Любил собак, кошек. Любил плавать, как залезет в воду, так не знаешь, как его и выгнать оттуда.

По демобилизации строил много планов, так и писал: „Я составил план жизни аж на десять лет... Последний раз в поход сходим, а там и домой“. Вообще он мечтал служить в морской пехоте и очень расстроился, когда узнал, что от нас туда нет набора. Служил он на АПЛ „Воронеж“, а на „Курск“ попал, подменяя матроса Кузнецова, который в это время заболел. Вот такая судьба... В море ходить очень любил, когда находился на берегу, так писал: „Папа, скорей бы в поход!“ В последний раз виделись с Русланом в ноябре 1999 года, когда он приезжал в отпуск, а дальше ждали домой насовсем...

12, 13 августа было какое-то смутное предчувствие. 12-го я просто не мог спать, все что-то тревожило. 13-го пошел за грибами в лес, а там столько грибов, сколько в жизни ни разу не видел. Все это было необычно. 14 августа пришел с работы, включил телевизор, а там сообщение, что с „Курском“ утрачена связь и он терпит бедствие. Я не знал, что Руслан на „Курске“, но сердце екнуло, что он там! Давай звонить в военкомат. Мне ответили: „Вологодских там вообще нет“. Я не поверил, стал звонить двоюродному брату в Вологду, у него знакомый в Москве в Генеральном штабе. И вот он мне перезванивает и говорит, что Руслан на „Курске“. Вот так и узнал... Больше писать не могу. Извините. Еще могу добавить, что друзей у него было много и дружбой он дорожил.

С уважением В. Тряничев».

Чуть позже прислала письмо и мама Руслана Валентина Николаевна:

«Характер у Руслана был очень добродушный, скромный, справедливый. К друзьям он всегда относился с большой ответственностью. Если что обещал, то в лепешку расшибется, но сделает. Очень сильно любил меня, отца, бабушку и дедушку. В армию пошел с желанием. Я говорила, давай, мол, что-нибудь сделаем, чтобы не идти. Он говорит: „Надо!“ Я говорю: „А вдруг в Чечню пошлют?“ Он отвечает: „Значит, у меня судьба такая!“ Служба ему нравилась. Письма писал только хорошие. Но я все же чувствовала, что ему на лодке немного страшно. Планов на будущее было очень много. Хотел жениться на девушке, с которой долго встречался до армии. Хотел учиться, работать, создать свой дом...

Последний раз виделись с сыном в ноябре 1999 года. Говорили и не могли наговориться. О гибели „Курска“ узнала только в понедельник 14-го числа на работе по радио. Прибежала домой, начала звонить в Видяево. Сначала мне ответили, что никого на месте нет, все ушли на ужин. Просили перезвонить через час. Перезвонила. Никто не берет трубку. Но я все же дозвонилась. Тогда мне и ответили: „Да, ваш сын на этой лодке!“ Мне сразу стало так плохо. Вызвали скорую помощь. Увезли в больницу, где я пролежала полтора месяца. Но какая больница может залечить такую рану? В Видяево ездил поэтому отец. Руслан был у нас единственным сыном. Я его так любила, так любила...»

Руслан Тряничев был потомственным сталеваром. Из прокатанного им металла еще будут создаваться новые подводные лодки. Пусть же их судьба будет более счастливой, чем судьба «Курска»!

* * *

Леша Шульгин прожил 19 лет 1 месяц и 12 дней. Именно такой срок был отмерен ему судьбой. Что можно успеть за это время? Леша окончил школу и ПТУ по специальности «электросварщик», одновременно закончил и курсы водителей. Увлекался гирями, рукопашным боем и хоккеем. Вместе с командой ездил на соревнования в Северодвинск и

Челябинск. Дружбе был верен. Друзья были еще с детского сада. В горвоенкомате Котласа Алексея приписали в морскую пехоту, но попал он в учебный отряд Северного флота.

Рассказывает мама Алексея: «Алеша у нас очень чуткий, отзывчивый, заботливый сын и брат. Всю тяжелую работу по дому делали с братом, помогал во всем. У меня больное сердце, так каждое утро спросит: „Как ты, мамуля?“ А если заболею и надо идти в больницу на прием, а он свободен от учебы, обязательно пойдет со мной. У старшего сына есть ребенок, так Алеша души в нем не чаял, все время таскал его на руках и в каждом письме хоть несколько слов, но напишет для Миши... У Алеши была любимая девушка. Они до армии встречались с ней около трех лет... И когда случилось это горе, Юля поехала с нами в Видяево. Ехали, конечно, к ЖИВОМУ Алеше. У нас даже в мыслях не было, что их не спасут, не поднимут. Алеша очень гордился тем, что служит на флоте...»

Последний раз родители видели Алексея в декабре 1999 года, когда ездили к нему на присягу в Северодвинск. Тогда его отпустили к ним, и они провели два последних счастливых дня вместе с сыном. Последнюю ночь перед расставанием они не спали, а проговорили, будто чувствуя, что видятся в последний раз.

Из писем Алеши домой:

«Со дня на день нам дадут бланки с зачетами, так что буду учить и сдавать их, чем быстрее, тем лучше. Как только сдам зачеты, получу допуск на корабль и буду нести вахту. А когда несешь вахту, то время летит побыстрее, а чем время идет быстрее, тем к дому ближе...»

«Скоро я буду полноправным членом экипажа, а служу я на АПРК „Курск“. Это именной корабль города Курска, и к нам должна приехать делегация из Курска. Мамуля, ты не волнуйся. Никто меня не обижает. Пацаны все нормальные. Год пролетит быстро, а там и отпуск...»

«Может быть, пойдем в Североморск на парад по случаю Дня ВМФ. Так что смотри ТВ, если увидишь лодку с гербом на рубке, то это моя лодка. Вот помнишь, мама, ты говорила, что везет тем пацанам, которые попадают куда-то нормально служить, а я думаю, что мне всех больше повезло...»

А вот последнее письмо домой:

«Мы грузимся, чтобы идти на 3-ю задачу. В Видяево придем примерно 17–18 августа, рассчитывай примерно, чтобы посылка пришла к этому времени... Насчет дачи. Приеду, все выкопаю. Это, конечно, мечтать не вредно, но может быть?.. Пишите. Крепко обнимаю и целую.

Матрос Шульгин».

16 августа мама Алексея получила сразу три письма от сына. Будто он хотел в последний раз выговорится перед ней...

Рассказывает Лешина мама: «Я каждый день молила Бога, чтобы все было хорошо. И когда в понедельник после работы я пришла домой и включила телевизор, чтобы послушать новости, там передали, что затонула подводная лодка „Курск“. Я почувствовала, что Алеша на лодке. Сразу же стала звонить в военкомат. Там ничего вразумительного не ответили. Дозвонились до Видяево... Когда ехали, думали, что поднимут и спасут наших детей, что после перенесенного им нужна будет наша любовь, наше присутствие. Но нашим мечтам не суждено было сбыться. С тех пор в нашей жизни черная пустота, а мои глаза не просыхают от слез...»

А еще Алешина мама вспоминает, что после учений Алеша собирался в автономку, а потому верит, что он не погиб, а просто ушел в долгую-долгую автономку. Но автономки, как бы длинны они ни были, обязательно когда-нибудь заканчиваются, а значит, ее Алеша обязательно вернется домой. Наши мамы умеют ждать своих сыновей, пусть даже целую жизнь...

* * *

Главный старшина Ришат Зубайдулин. В девять неполных лет, работая вместе с дедом на сенокосе, он уже с гордостью говорил: «Я — настоящий мужик!» Он и был настоящим, надежным мужиком для всех, кто его знал.

Вспоминает двоюродная сестра Ришата Г. Смагина: «Ришат родился под знаком Водолея — 8 февраля 1979 года. Его всегда, помню, тянуло в море, мечтал он о морских просторах. Он как две капли воды похож на своего отца. Те же грустные, задумчивые глаза, тот же лоб. Его удивительная скромность и не по возрасту рассудительность и

спокойствие, несуетливость вызывали у нас восхищение и удивление. Вспоминаю, как Ришат с мамой приезжали к нам в Верхнеуральск. Как-то остались ночевать. Видимо, он тогда подумал, что у нас не хватит подушек, и решил категорически спать без них, заметив: „Я готовлюсь стать солдатом, надо привыкать к любым условиям...“»

Жизнь не баловала этого молчаливого, немного замкнутого парнишку. Умер отец, мама работала каменщиком на стройке, подрастала сестра. Приходилось нянчиться с маленькой Гузелью, ухаживать за скотиной, копать огород. Все в своей недолгой жизни он делал основательно — если работать, то работать, если отдыхать, то отдыхать, если заниматься спортом, то быть первым! Передо мной целая стопка спортивных грамот Ришата: первое место в районных соревнованиях по боксу, признание лучшим футболистом школы, лучшим нападающим турнира «Золотая шайба»...

Мама Ришата Ханифа Ахатовна рассказала мне, что сын всегда мечтал о флотской службе. Очевидно, не последнюю роль в этом сыграл его дядя, служивший в свое время на флоте. Еще будучи мальчишкой, Ришат всегда с радостью примерял на себя его форму.

Из воспоминаний Ханифы Ахатовны о сыне: «Когда пришла пора ему идти в армию, я хотела, чтобы он служил где-нибудь поблизости в Челябинской области, но он был непреклонен: „Хочу только в Морфлот!“ Мечта его сбылась, и первые письма были радостные и счастливые. Однажды даже написал, что хочет служить на флоте до пенсии. После двух лет срочной службы остался на своем „Курске“ по контракту на один год, потом продлил его еще на три года. Последний приезд домой в отпуск был очень странным. Ришат был очень задумчив. Его зовешь, а он не слышит. Думаю, что-то его все время тревожило. Проводили мы его в Видяеве 13 июня. Когда провожали, он был очень веселый, все время шутил. Обнимая меня, сказал: „Ждите, через два месяца обязательно приеду!“ А ровно через два месяца день в день мы узнали о трагедии в Баренцевом море. Родня узнала о беде в первый же день, но мне не говорили, надеялись, что моряков спасут. Я узнала о беде лишь 16-го числа на работе и сразу же собралась ехать. Встал вопрос: где взять столько денег? Первыми на помощь пришли ко мне работники Уральского горно-обогатительного комбината, где я работаю каменщиком, очень помог начальник СМУ Узельского рудника Николай Михайлович Сидулин. Билеты на самолет купил нам бывший военный летчик Владимир Иванович Васенин. Мир не без добрых людей! Хочу всех поблагодарить и за материальную, и за душевную поддержку в те страшные для нас дни. Я так благодарна всем, но

сыночка этим все равно не вернешь. Я потеряла самое дорогое, что у меня было...»

Он очень любил свою маму, свою семью, а потому в письмах всегда старался их поддержать: «Мама! Я был у вас в отпуске, посмотрел, как живут в поселке люди. Вам с Гузелькой так тяжело. Надо за свет, за квартиру платить, и еще долги всякие. Я долго думал над этим вопросом и решил подписать контракт. Мама, ты не волнуйся. Осенью я опять приеду в отпуск, там и поговорим нормально обо всем. Мама, деньги буду пересылать переводом, хоть маленько, но будет какая-то польза. Ты только не переживай! Мама, ты ждешь меня всей душой, я понимаю, но ты не волнуйся, все будет в порядке! Берегите себя, не болейте. Целую вас всех крепко. С уважением Ришат. Я вас всех люблю».

А еще мама Ришата прислала мне копию грамоты губернатора Курской области. В ней говорится: «За высокие показатели экипажа атомного подводного ракетного крейсера „Курск“ в боевой подготовке и отличную профессиональную выучку при выполнении дальнего океанского похода по защите интересов России наградить Почетной грамотой Курской области главного старшину Зубайдулина Ришата Рашитовича». Теперь эта прижизненная грамота, как и посмертный орден Мужества, будет вечно храниться в семье Зубаидулиных как память о так рано ушедшем от них сыне и брате.

* * *

Еще до рождения сына Людмила Васильевна загадала, что если он родится 2 августа на день святого Ильи, то она непременно назовет его Илюшей. Так и случилось. А потому мама думала, что Господь услышал ее и отныне будет во всем помогать ее сыну, думала, что ее Илюше суждена долгая и счастливая жизнь.

Отец Ильи Налетова — водитель, а дедушка — тракторист, поэтому первое, что сказал мальчик, было «др-р-р» (это дед) и «би-би» (это отец). Жизнь деревенская, как известно, существенно отличается от городской. В деревне дети куда раньше становятся самостоятельными, помогая родителям в их нелегком труде. Так было и у Ильи. Школа — за десяток километров, до нее, когда ломался старенький сельский автобус, приходилось идти пешком, каждодневная помощь по заготовке кормов и дров, огород. В 11 лет Илья уже самостоятельно водил трактор и работал на нем в сенокос. Небольшого роста, удивительно обаятельный, он был

всеобщим любимцем.

Из воспоминаний мамы Ильи Налетова: «До армии работал в колхозе трактористом. Мужики его приняли как своего, помогали, подучивали, выручали. Илье нравилось. Не отказывался ни от какой работы. Первая получка была 70 рублей, мешок муки, палка полукопченой колбасы и две банки сгущенки, но он все равно был доволен. Служить в армию шел с желанием, может, вида не показывал, он ведь нигде раньше не бывал да и город не любил. В ВМФ на подводной лодке служил папа Ильи. Илья писал, что первое время было тяжело, а потом ничего, привык. Все нормально, ребята вокруг хорошие. Мы дважды ездили к нему в учебку. В письмах всегда передавал привет от экипажа „Курска“, писал, что уже сам стал почти как курянин. Мне кажется, он предчувствовал что-то: в письмах рассказывал мне одно и то же про выживаемость подводной лодки и личного состава в экстремальных условиях. Думаю, что где-то в душе ему было все же страшно, так как он не раз повторялся в письмах. Я его успокаивала, что такое бывает редко и с ним ничего не случится, хотя, конечно, сама про эту жизнь ничего не знала.

В апреле 2000 года приехал домой. У Ильи родился сын, и девушка Ильи вызвала его телеграммой. Мальчика назвали Женей. Илья приехал, съездил к Любе в соседнюю деревню, и они договорились, что он дослужит, если будет возможность, то останется по контракту и заберет Любу с сыном к себе. Сынок очень похож на Илью, дед Вася сказал, когда его увидел: „Один ушел, другой пришел!“

Последний раз виделись в середине апреля, когда провожали после отпуска. Илюша все улыбался, говорил, что все будет хорошо, помахал нам из вагона рукой и уехал. 12 августа я была на свадьбе у двоюродного племянника. Ночью мне стало как-то грустно и очень захотелось домой. Меня отвезли. А на 14 августа сон снился, словно передо мной голый ребенок, весь дрожащий и синий, а я ему говорю: „Миленький, как тебе плохо! Дай я тебе помогу!“ И проснулась. О беде узнала вечером, когда позвонила Люба и спросила: „Тетя Люда, что там случилось с „Курском“?“ А я сама ничего не знала. Сразу же включила телевизор и в новостях уже слышала об аварии. Начала звонить всюду. В районном военкомате даже не знали, что Илья служит в ВМФ. Переживали мы все очень тяжело. От деда нашего, который очень любил Илюшу, осталась только половина. И сейчас нет-нет да ловлю себя на мысли, что Илья еще служит и скоро к нам вернется...»

Немало матросов было откомандировано на «Курск» на тот роковой выход с соседнего «Воронежа» и со второго экипажа. Теперь они будут не проходящей до конца жизни болью для командира второго экипажа капитана 1-го ранга Олега Якубины:

«Буквально перед выходом я передал из экипажа на „Курск“ сразу нескольких матросов. Ребята радовались, что идут в море, и все им завидовали. Руслан Тряничев запомнился своим взрывным характером, был очень веселым и дело свое знал. После гибели приезжал его отец. Мы с ним долго сидели. Сережа Дрюченко служил электриком. К нам приезжали его мама и сестра. Сергей был очень скромным мальчишкой, никогда не лез на глаза, все делал надежно и спокойно. Про таких обычно говорят: беспроблемный матрос. Очень умный и интеллигентный, с хорошим чувством юмора. Никто в экипаже никогда не слышал от него грубого слова. Могу честно сказать, что за долгие годы моей службы он был один из самых лучших матросов. Игорь Логинов был из Коми. Очень эрудированный. Все свободное время с книжкой в руках. Увлекался музыкой. Много рассказывал, как дома охотился и рыбачил. Его с удовольствием слушали и матросы, и офицеры. Коломейцев тоже хороший мальчишка. За все время службы не помню, чтобы он был за что-то наказан. Очень исполнительный и всегда улыбка на лице. Что касается Коли Павлова, то могу положить руку на сердце сказать, что он был моим любимчиком. Да и как было не любить такого мальчишку! Сам деревенский, из Воронежской области, закончил педагогический техникум, успел поработать учителем в школе, аккуратный, исполнительный, скромный и тактичный. Не матрос, а золотце! В Видяево тоже его отец приезжал».

С Андреем Цвырлевым я познакомился на однотипном с «Курском» «Воронеже», где он служит турбинистом. Старший матрос Цвырлев почти всю свою службу отдал «Курску», а на «Воронеж» был переведен незадолго до последнего выхода своего родного корабля в море. Почему перевели? Дело в том, что «Курск» собирался в скором времени на боевую службу в Средиземное море и старослужащих матросов с него переводили на другие

корабли, чтобы успеть подготовить к предстоящему серьезному испытанию и «обкатать» в море вновь пришедшую молодежь. На груди Андрея большой серебряный крест.

— Это мама мне надела, когда я уходил на службу, — говорит он, перехватив мой взгляд. — Наверное, он меня и спас! Сейчас с ребятами только и вспоминаем тех, кого уже нет, ведь на их месте мог быть любой из нас, но Бог вот нас помиловал.

Как узнали о случившемся?

Вечером 12 августа, когда в казарме готовились к отбою, сказали, что «Курск» не вышел на связь. Вслед за этим объявили боевую тревогу и экстренную готовность к выходу. Затем выход в море нам отменили. Моя мама думала, что я на «Курске». Очень волновалась, прислала телеграмму. Я ответил, что жив и здоров.

После обеда мы остаемся с Андреем вдвоем в опустевшей кают-компании, и он рассказывает мне о своих друзьях, тех, кому уже не будет суждено никогда состариться:

— Мы очень дружили с Лешей Коломейцевым. Вместе прошли учебку в Северодвинске, потом служили в одном экипаже. Он был турбинистом и на «Курске» пошел в командировку. Когда его родители приезжали, я с ними разговаривал. Было очень тяжело, и мы все плакали. Леонов Дима — тот всегда веселый был. Я не помню, чтобы он на кого-то обижался. Садовой Вова был турбинистом в моем отсеке. Я когда пришел молодым, он мне все показывал, рассказывал, учил. Очень терпеливый был. Раз объяснит, если ты не понял, то объяснит еще и еще, пока наконец не поймешь. С Ромой Кубиковым мы были земляками. Он был настоящий парень. Вместе ездили в отпуск. Заезжали в гости к моей сестре. Она тогда всего наготовила... Мы сидели и рассказывали ей про нашу службу. Аненков Юра — тоже был мой земляк из Курска. Мы даже жили с ним недалеко друг от друга. Он был небольшого роста и рыжий. Мы его так и звали — Рыжий. Очень увлекался спортом и все свободное время качался. Очень хорошо стриг, и весь экипаж к нему выстраивался на подстрижку. При этом я не помню случая, чтобы он кому-то отказал. Вообще все до одного были классные ребята. Теперь все никак не могу поверить, что никого из них никогда уже больше не увижу. Все кажется, что вот-вот кто-нибудь из них зайдет. Вообще на «Курске» весь экипаж был какой-то очень умный, и офицеры, и мичмана, и матросы. Они всегда все обо всем знали!

Нас обступают матросы, и разговор заходит об Андрее Дрюченко.

— Андрюша тоже с нашего экипажа. Служил у нас электриком. На нем весь дивизион держался. Хорошо во всем разбирался, как говорится, с

закрытыми глазами. Был безотказен. Комдив его только и просил: «Андрюша, пожалуйста, сделай то-то и то-то». Андрюша молча засучивал рукава и делал.

Очень хороший был товарищ и человек!

Матрос Дмитрий Котков служил у нас на «Воронеже» некоторое время. Прекрасно разбирался в технике. Мог без всяких схем чинить радиоаппаратуру.

Коля Павлов — из молодых матросов. Успел закончить педагогическое училище. Общаться с ним было очень приятно. Воспитанный, очень вежливый и дисциплинированный, все понимал с полуслова. Учился всему сам и быстро все освоил. Очень просился на «Курск», хотел поплавать. Говорил: «Если я не буду ходить в море, что расскажу своим ученикам, когда вернусь домой?»

* * *

Только 12 ребят из экипажа «Курска» вернулись на землю, чтобы навечно лечь в нее. Остальным стало могилой море. Будут ли они когда-нибудь преданы земле или навечно упокоятся в этой стылой обители мореплавателей всех времен и народов?

Дмитрий Колесников, Виктор Кузнецов, Андрей Борисов, Рашид Аряпов, Сергей Садиленко, Роберт Гесслер, Роман Мартынов, Алексей Коркин, Александр Бражкин, Михаил Бочков, Вячеслав Майнагашев, Роман Кубиков...

Иногда мне кажется, что не случайно их вернулось на землю ровно 12. Именно 12 апостолов ушли от Спасителя, разнося Благовую Весть. 12 посланцев отправили на землю и мученики «Курска». Их весть была страшной, но они исполнили свой скорбный долг и сообщили миру о судьбе своих товарищей.

Я не верю в нелепую случайность. Я твердо верую в то, что подвиг «Курска» не был напрасен. Быть может, Высший Разум еще не раскрыл нам всего, что было задумано им, быть может, мы просто не можем пока многого понять из того, что Он хотел нам поведать, быть может, в искупительную жертву принесла Россия лучших своих сыновей? Но ведь вернуло же море нам 12 наших мальчиков! Поймем ли мы когда-нибудь этот знак свыше...

Из экипажа «Курска» в живых осталось всего несколько человек. Судьба ли смилостивилась над ними, ангелы ли хранители оказались сильнее силы рока, этого нам не дано знать. Но то, что, благодаря Господа за свое спасение, эти люди все оставшиеся годы будут жить с чувством непроизвольной вины, это уж точно.

Капитан 2-го ранга Михаил Коцегуб должен был, вернувшись с классов, идти на боевую службу вторым командиром «Курска», а после планировавшегося вскоре ухода Геннадия Лячина на пенсию собирался принять от него корабль. Михаил опоздал на какие-то два дня. Он приехал в Видяево, когда «Курск» оттуда уже ушел. Если бы успел, обязательно пошел бы на нем в море. Михаила я увидел в Доме офицеров, где он руководил встречей и отправкой родных погибших, пробивал транспорт, договаривался насчет билетов. Затем, когда в одной семье мне показали фотографии экипажа и сказали, что вот это и есть Михаил Коцегуб, я в первый момент не поверил своим глазам. С фотографии на меня смотрел молодой улыбающийся парень, в ДОФе же я видел почти старика. Горе сильно меняет людей. Спустя несколько дней мы с Михаилом переговорили накоротке и договорились о следующей встрече.

— С «Курском» из моей жизни ушло все, — говорил он мне, куря сигарету за сигаретой. — Ушел навсегда мой мир, ушли навсегда мои друзья. Я теперь остался совсем один. Я расскажу вам о ребятах все, что помню. Это тоже мой долг перед ними.

Судьба уберегла и старшего мичмана Ивана Андреевича Несена. На «Курске» он служил акустиком, а внештатно исполнял обязанности финансиста. Когда корабль уже отдавал швартовы и матросы убирали трап, Лячин внезапно вызвал его и приказал остаться на берегу, чтобы за время отсутствия в базе корабля получить деньги на экипаж, иначе все могут остаться без получки. Мичман Несен едва успел сойти с уходившего на смерть корабля. Полученные деньги он раздавал уже вдовам...

Штурманского электрика мичмана Николая Корнилова невольно спасла его мать. Незадолго до последнего выхода «Курска» она попала в автокатастрофу и в тяжелом состоянии оказалась в реанимации. Николая отпустили к ней на побывку по телеграмме. К счастью, мама осталась жива. Сегодня она, наверное, одна из счастливейших матерей на свете, ибо своими страданиями подарила сыну вторую жизнь. Сколько матерей с «Курска» мечтали бы оказаться на ее месте!

Несколько человек: связист мичман Владимир Семагин, старшина 1-й статьи контрактной службы Олег Сухарев и еще два молодых матроса лежали в госпитале с гайморитом.

Старшего боцмана Николая Алексеевича Мизяка спасла его собственная семья. Дело в том, что как раз во время выхода «Курска» в море из отпуска должна была вернуться жена Николая Алексеевича с тремя детьми, и Мизяк договорился с боцманом соседнего «Воронежа» Александром Рузлевым, что тот сходит в море вместо него, а он на неделю уедет, чтобы привезти семью из Харькова. Командиры «Воронежа» и «Курска» эту замену разрешили. На Мурманском железнодорожном вокзале его должен был встречать с машиной командир ракетной боевой части Андрей Силогава. Но он так и не появился, и, только добравшись до Видяева, боцман узнал, что случилось.

Теперь каждое утро боцман прибывает в свою казарму. Там, закрывшись, он проводит весь день. Он поливает цветы («Здесь все должно жить!» — говорит он мне), моет палубу, протирает пыль.

— Я служу на «Курске», пока не получу в руки приказ о расформировании экипажа, — говорит он.

— Как вы держитесь, не больно ли находиться одному в казарме?

— Нет, я хожу и мысленно с ними со всеми разговариваю, прошу прощения, что жив вот остался. Первые дни пробовал пить, но водка никак не берет, хоть убей. Чем больше пью, тем больше трезвею. И легче не становится. Сейчас бросил. Если бы лодку подняли, я бы сразу смог сказать, что с ней случилось, ведь я ее, родную, наощупь всю помню.

Боцман опускает голову. Я смотрю поверх его головы — там стенд с фотографиями передовиков корабля. Веселые и красивые, они улыбаются мне.

Что будете делать дальше?

Пока не решил точно! — говорит Николай Алексеевич.

— Возможно, пойду на «Воронеж» вместо Саши Рузлева. Жена, правда, кричит, что теперь море на замок, едва ведь троих детей сиротами не оставил, но я думаю, еще послужим Родине! Если Михаил Юрьевич Коцегуб возьмет к себе на «Нижний Новгород», то пойду к нему. Мы же с ним «куряне» испытанные, а значит, сработаемся.

Пройдет несколько недель, и старший мичман Мизюк выйдет в море на другой лодке. Он никогда не умел красиво говорить о себе и своих делах, но, как продолжать подаренную ему жизнь, он знает точно. А свою чашу беды боцману «Курска» еще предстоит выпить до дна. Именно Мизюк будет опознавать тех, кого достанут из 9-го отсека...

Вы уж держитесь! — говорю, пожимая на прощанье боцману руку.

Да я то что, — машет он рукой. — Вдов да сирот, вот кого жалеть теперь надо.

Уходя, оборачиваюсь. Николай Алексеевич закрывает за мной тяжелую металлическую дверь, словно заdraивает кремальеру, отделяющую мир живых от мира мертвых.

Глава седьмая

ПРЕДЧУВСТВИЕ БЕДЫ

Любое происходящее в мире событие, а тем более событие трагическое, всегда предваряется какими-то почти невероятными предзнаменованиями. К сожалению, их сокровенный смысл люди начинают понимать, как правило, только когда трагедия уже случается. Увы, мы еще не научились разгадывать сверхсложные ребусы, которые подбрасывает нам судьба, а потому не в силах понять и те подсказки, которые она зачастую дает.

Гибель атомохода «Курск» отозвалась болью в сердце каждого. Это трагедия национального масштаба. И тут тоже не обошлось без предзнаменований и предчувствий. Что же касается некоторых членов экипажа, то казалось, что в отношении их высшие силы не могли буквально до самого последнего момента определить, кому и какую судьбу даровать.

Вскоре после гибели «Курска» в прессе появилось следующее сообщение: будто бы еще десять лет тому назад знаменитая болгарская прорицательница Ванга заявила, что через какое-то время Курск непременно уйдет под воду, при этом погибнет много людей и весь мир будет его оплакивать. Тогда, мол, это было воспринято как некая ошибка слепой провидицы, так как город в центре России уж никак не мог утонуть. И вот только теперь стало понятно, что речь шла не о городе, а об атомоходе, названном в честь города. Было ли предвидение на самом деле или же это очередная газетная «утка», сказать сложно, но дыма без огня, как говорится, не бывает...

Первоначально судьба «Курска» складывалась вполне благополучно, может быть, даже слишком. Корабль оказался почти единственным счастливецом, который удалось достроить в середине 90-х годов, когда под автоген шли самые современные корабли. Именно «Курску» довелось после многолетнего отсутствия нашего флота на Средиземном море первому ворваться на его просторы и посеять настоящую панику в 6-м флоте США. Именно «Курск» должен был осенью 2000 года вновь вернуться туда же в составе мощной эскадры и поставить тем самым победную точку в истории российского флота XX века. Но этого, увы, не произошло...

Сейчас сослуживцы вспоминают, что многие, очень многие считали этот корабль счастливым и завидовали тем, кто служил на нем. Да и сами

члены экипажа полагали себя избранниками счастливой судьбы. Однако еще древние римляне боялись называть себя счастливыми, говоря, что боги счастливых не любят.

Кадры видеохроники сохранили для нас момент крещения корабля. Вопреки всем традициям, бутылку шампанского о борт ново построенного подводного крейсера разбила не избранная экипажем крестная мать корабля (эту роль в соответствии с неписаными морскими законами должна исполнять только женщина), а его первый командир. Почему так произошло, почему был нарушен устоявшийся за века обряд корабельного крещения, однозначно сказать теперь трудно, однако так было. Говорят также, что во время освящения корабля оторвалось кадило у батюшки...

В казарме экипажа «Курска» на самом видном месте был помещен стенд «Координаты скорби», посвященный погибшему атомоходу «Комсомолец». В «умывальнике» команды находилось большое зеркало. Буквально за несколько дней до последнего выхода «Курска» в море оно треснуло. Тогда многие подумали, что это не к добру.

Был в дивизии атомоходов, куда входил «Курск», и свой талисман — всеобщий любимец пес по кличке Бриг. Каждую уходящую в море и возвращающуюся с моря лодку Бриг всегда провожал и встречал на причале. «Курск» был первой лодкой, которую он не проводил. Буквально за несколько дней до последнего выхода «Курска» его растерзала стая бродячих собак, когда он пытался отстоять свою территорию. Подводники похоронили собаку на берегу бухты и пошли в море...

«Курск» очень много плавал, и тот последний выход в августе был самым заурядным. Однако почему-то именно перед этим последним выходом в море целый вал недобрых предчувствий обрушился на членов экипажа и их близких. Многие видели провидческие сны, вокруг происходили какие-то необъяснимые вещи...

Вдова старшего лейтенанта Ерахтина Наташа вспоминает, что ее муж, уже выйдя за входную дверь, внезапно вернулся обратно и долго молча на нее смотрел.

Почему ты смотришь и молчишь? — спросила она.

Просто хочу тебя запомнить, — ответил он ей.

Он же, уходя, впервые забрал с собой фотографии жены и дочери, сказав, что теперь они будут всегда с ним.

В семье капитан-лейтенанта Репникова первой беду почувствовала находившаяся за тысячи километров от места трагедии дочь Даша. Именно 12 августа, в день гибели отца, с ней произошла, казалось бы, беспричинная страшная истерика, и взрослые долго не могли понять, что к

чему.

Старший мичман Козадеров, уже одеваясь на службу, показал своей супруге старый шрам на ноге и сказал:

— По этому шраму ты всегда сможешь меня опознать.

Эти слова мужа были настолько необычны, что женщина не могла не обратить на них внимание.

Жена кока корабля старшего мичмана Беляева вспоминает, что буквально за день до последнего выхода «Курска» он вдруг ни с того ни с сего сказал:

— Ты бы знала, как мне не хочется погибать в море!

Тогда супруга не отнеслась серьезно к словам мужа, страшный смысл их дошел до нее только несколько дней спустя...

Жена штурмана «Курска» Максима Сафонова Людмила рассказывает, что после окончания последнего отпуска, попрощавшись с родителями, Максим сказал ей:

— У меня такое ощущение, что я их вижу в последний раз!

Капитан-лейтенант Дмитрий Колесников, тот самый, кто после взрыва возглавил оставшихся в живых в 9-м отсеке и оставил записку, внесшую столько ясности в расследование причин катастрофы, уходя в свой последний поход, почему-то оставил дома офицерский жетон, который всегда носил на шее как талисман.

Начальник штаба дивизии капитан 1-го ранга Владимир Багрянцев вообще до последнего момента не знал, на какой из двух выходящих в море лодок он пойдет. Все решилось в самый последний момент. Владимир Багрянцев был автором весьма популярного на Северном флоте стихотворного тоста, в котором самым невероятным образом провидчески предугадал собственную смерть. Последнее четверостишие этого тоста звучит так:

Ну, а если случится такое —
По отсекам пройдет ураган,
Навсегда экипаж успокоя, —
И за них поднимаю стакан!

Почему он не написал ни о пожаре, ни о затоплении, а именно об урагане? Ведь гибель лодки была именно такой: страшной силы взрыв, разрывая межотсечные переборки, огненным ураганом прошелся по ней, уничтожая на пути все живое. Совпадение или озарение?

К слову, капитан 1-го ранга Багрянцев был верующим человеком и мечтал, чтобы в его гарнизоне Видяево поставили церковь. Церковь поставили, но уж после гибели его и его товарищей... В день катастрофы жена Багрянцева Екатерина Дмитриевна видела сон: старцы вели людей в белых одеждах куда-то вверх, в облака...

Собственную смерть описал в стихах и старший лейтенант Сергей Тылик. А вот стихотворение Юрия Саблина, написанное им еще в далеком 1989 году в бытность молодым лейтенантом:

А Родина венки тебе сплела
Из неживых пластмассовых цветов,
По совести судить вновь не смогла,
Всю правду рассказать, не приукрасив слов.

И эта боль живет в людских сердцах,
Как много было сказано здесь слов,
И сгорбленная мать, как прежде, вся в слезах,
Несет тебе опять букет живых цветов.

Но верю я, что время придет,
И будет ясно, кто был виноват.
Ну а пока мы вновь за шагом шаг
Идем по лестнице крутой, ведущей в ад...

На одной из своих последних фотографий матрос Роман Мартынов сфотографировался у стенда с изречением М. Горького: «Пускай ты умер, но в песне смелых и сильных духом всегда ты будешь живым примером...»

Мама мичмана Якова Самоварова Анна Адамовна написала мне в письме: «С 13 на 14 июля я видела страшный вещий сон. Будто подходит ко мне высокая старуха, вся в черном, и говорит: „Идет гроза и придет она с моря! Гроза страшная, такой грозы еще не было. Ждите и готовьтесь!“

Затем спрашивает: „А где ваш Яша?“ Я испугалась и отвечаю: „Яша далеко и при всем желании вам его не найти!“ Уходя, старуха погрозила мне пальцем и вновь повторила: „Ждите и готовьтесь!“ Что самое удивительное — на самом деле на следующий день была страшная гроза с ливнем. Я тогда еще подумала, что она именно об этой грозе меня предупредила, оказалось, что ошиблась... Второй сон, еще более кошмарный, был у меня в ночь с 11 на 12 августа. Какая-то темная, почти

черная бездна, и я, набрав полные легкие воздуха, несколько раз кричала так, что жилы вздулись на шее. Оказалось, что кричу по-настоящему. Проснулась и прибежала старшая дочь. Разбудила меня. Потом я долго не могла заснуть. Сейчас много думаю об этих снах, особенно о втором. Наверное, это был мне какой-то знак. Но что я могла уже изменить?»

Не менее удивителен рассказ мамы мичмана Михаила Бочкова Елены Гариевны: «Сейчас вспоминаю, что незадолго до Мишиной гибели было очень много каких-то предзнаменований и нехороших совпадений. Летом 2000 года у нас неожиданно от сердечного приступа прямо на улице умер сосед. Я рядом проходила, сразу его узнала, бросилась звонить в „скорую“, говорю, что человеку плохо, может, уже даже умер, а сама вместо номера его квартиры № 14 машинально назвала свою — № 3. Словно беду накликала. Ругала себя потом за это, но что уже поделаешь. Сороковины смерти соседа пришлось как раз на 12 августа 2000 года... Что это был за день, вам говорить не нужно. Когда же Мишу привезли хоронить в Севастополь, то гроб с телом установили на БТР с номером 2112. Я как глянула на номер, так и вздрогнула. Ведь Миша родился именно 21 февраля, а погиб, скорее всего, именно 12-го! Когда вручали мне Мишин орден Мужества, я специально посмотрела номер — 48902. Сложила три первые цифры, и снова получается 21.02. Все время какое-то роковое совпадение!»

Много было и необычных природных явлений. Так, в день, когда родственники погибших отправились в море на госпитальном судне «Свирь» для возложения цветов, вода в бухте внезапно сделалась необыкновенного сверкающе-бирюзового цвета, которого не помнили даже местные старожилы. В день, когда женам и матерям в Видяевском Доме офицеров выдавали свидетельства о смерти мужей и сыновей, небо над Видяевом внезапно буквально за несколько минут стало необыкновенного золотого цвета да еще и с двойной радугой. Это было настолько необычно, что люди, останавливаясь, подолгу смотрели в небо, словно пытались найти в нем утешение.

Нечто совершенно необычайное произошло с «Курском» в... Голливуде! 24 марта 2001 года по Российскому телевидению был показан американский боевик «Операция отряда „Дельта-2“: Тревога» режиссера Й. Вейна. Суть его такова: за неподчинение приказу во время спецоперации в Ираке бойцы некоего суперэлитного подразделения «Дельта» предстают перед военным трибуналом. Строптивцев, скорее всего, ожидала тюрьма, но тут поступает сообщение, что террористы захватили в океане американский лайнер вместе с русской атомной подводной лодкой, ракеты

которой они, конечно же, наводят на американские города. Трибунал немедленно закрывается, а подсудимые устремляются в который уже раз спасать Америку. Задачу свою они, естественно, блестяще выполняют: Америка спасена, лайнер освобожден, а захваченная злодеями лодка уничтожена. Сюжет, в общем-то, совершенно заурядный, если бы не одно маленькое «но». Дело в том, что русский подводный атомоход в фильме называется «Курск»! И это при том, что выпущен фильм на экраны был в 1997 году.

Вполне возможно, что здесь сыграл свою грустную шутку его величество случай. Однако вполне возможно и то, что «Курском» лодка была названа потому, что на то время именно эта подводная лодка являлась новейшей в российском ВМФ, а следовательно, именно ей уделялось наибольшее внимание в американской прессе. И все же совпадение более чем поразительное!

Необычные совпадения произошли и с датами. Так, операция по обследованию «Курска» и подъему погибших членов экипажа началась 20 октября, в день, который всеми российскими моряками особо почитаем, так как именно 20 октября 1696 года Боярская дума издала свой знаменитый указ, начинавшийся словами: «Морским судам быть...» Этот день принято считать датой рождения российского флота.

Первые четыре погибших подводника были подняты на поверхность на 75-й день с момента катастрофы. Именно в этот день в Грузии гибнет российский самолет Ил-18, на борту которого находились 75 пассажиров. Совпадения, совпадения...

Люди еще слишком плохо знают окружающий их мир, а потому многое из того, что происходит вокруг и несет в себе некую знаковую информацию, просто пока не в силах расшифровать, а если порой что-то и понимают, то, увы, часто бывает уже слишком поздно. Как знать, может, все-таки придет время, когда мы научимся читать эти послания Судьбы...

Часть вторая
ЧЕРНЫЙ АВГУСТ

Глава первая

ТОТ ДЕНЬ...

Отныне у многих жизнь навсегда будет поделена на две части: первая — до того рокового дня, вторая — после. И этого уже не изменить ни времени, ни обстоятельствам. Тот страшный день, объединил и сплотил всю Россию, заставил нас задуматься о многом. Тот день прошелся ножом по нашему флоту, и рана заживет еще очень не скоро. Тот день стал нашей общенациональной трагедией, последствия которой мы сегодня еще не в силах оценить. Тот день все мы, живущие ныне, будем помнить всегда...

Тот день — 12 августа — был летним августовским днем 2000 года. 12 августа является в православной церкви днем памяти Иоанна Воина: более трех веков назад захваченный в плен турками русский солдат Иван отказался отречься от веры отцов, предпочтя измене мученическую смерть.

Итак, что же происходило в день Иоанна Воина в Баренцевом море?

12 августа было заключительным днем флотских учений, в которых участвовал практически весь корабельный состав СФ. Все ракетные пуски и стрельбы прошли успешно, и командование флотом вполне могло быть довольно результатами. Экзамен на готовность к предстоящему походу в Средиземное море был уже почти сдан и сдан с оценкой «отлично». Оставалось последнее: учебная атака АПРК К-141 на отряд боевых кораблей, или, как принято говорить на флоте, ОБК.

Стрелки корабельных часов показывали 11 часов 37 минут, когда ОБК в составе ТАКР «Петр Великий», БПК «Адмирал Чабаненко» и БПК «Адмирал Харламов» вошел в район торпедных стрельб. От полигона до Североморска ровно 90 миль. Район изучен до мельчайших подробностей, в нем отрабатывали учебные задачи многие поколения североморцев. Всем хорошо известно, что в районе отсутствуют какие бы то ни было навигационные опасности, нет и никаких затонувших объектов. На кораблях ОБК сразу же было усилено акустическое и визуальное наблюдение: «Курск» мог атаковать в любой момент и важно было «услышать» залп, а затем и обнаружить всплывшую торпеду, чтобы затем навести на нее торпедолов. Однако сколько ни вслушивались акустики и ни вглядывались сигнальщики, все было тихо. В 14 часов 12 минут ОБК вышел из района. Торпедная стрельба была сорвана, но о причинах срыва пока никто ничего не мог сказать. Все должен был прояснить доклад командира «Курска» Лячина.

Рассказывает командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов: «Полным ходом шли общефлотские учения и шли хорошо. К 12 августа мы уже завершили успешно все ракетные пуски. На „Петре Великом“ успешно испытали носовой ракетный комплекс „Форт“. Оставалось провести только торпедные стрельбы, отработать противодействие отряда надводных сил и подводных лодок в ходе прохода АМГ через район нахождения атомных подводных лодок. Все, естественно, решалось в комплексе: отработка и АМГ, и подводных лодок, и штаба. Я держал свой флаг на „Петре“. Уже прошли два района, где лодки отработали по нам условной стрельбой без торпед, так называемым „пузырем“. Район „Курска“ был последним. Проходим район, где должен стрелять учебной торпедой „Курск“. Стрельбы не наблюдаем. Особой тревоги это не вызвало. Так бывает, в общем-то, нередко: может, не успели занять позицию, не обнаружили нас, может, торпеда из-за чего-то не пошла. К тому же в августе месяце на Баренцевом море очень плохая гидрология, так называемый 6-й тип. Перешли в другой район. Приказал разобраться в обстановке, а сам вертолетом перелетел на „Кузнецов“, он шел южнее, там находился штаб АМГ. Была запланирована моя личная работа по проверке штаба, предполагалось передать ему управление силами и посмотреть, как он с этим справится. Именно тогда появилось беспокойство за „Курск“. Стрельбы нет. План сорван. Душа неспокойна. Вывел из походного ордера „Петр“ и приказал ему стеречь „Курск“, дожидаться его всплытия, узнать, почему не стрелял, и донести мне. А беспокойство нарастало. Как всегда нехотать резко испортилась погода. Нет видимости, дождь, волна. С „Кузнецова“ управлять силами неудобно, он еще до конца не отработан. Хотел вернуться вертолетом на „Петр“, но не смог уже по погоде. Пришлось лететь на береговое КП флота и руководить силами оттуда».

11 августа в эфире последний раз прозвучал голос командира «Курска» капитана 1-го ранга Геннадия Лячина. После успешного пуска крылатой ракеты лодка вышла на связь и командир доложил находившемуся на надводном корабле командующему флотилией вице-адмиралу Бурцеву о выполнении боевого упражнения.

— Спасибо за службу! — поблагодарил тот командира.

— Служим Отечеству! — ответил Лячин.

— Надо добавлять «и командующему флотилией»! — пошутил довольный результатом стрельбы Бурцев.

На этом разговор завершился, и «Курск» снова исчез в глубинах Баренцева моря. На этот раз уже навсегда...

Признаюсь, я много думал над этим последним разговором в эфире и

последними словами командира «Курска». Сегодня они кажутся мне глубоко символичными: Геннадий Лячин от имени своего экипажа поклялся в служении Отечеству, и клятву эту экипаж «Курска» сдержал...

Вспоминает командир ВПК «Адмирал Чабаненко» капитан 1-го ранга Михаил Колывушко: «Учения планировались как сбор-поход кораблей Северного флота в сочетании с комплексным выходом на отработку боевой подготовки АМГ. Мы вышли из базы в два ночи 10 августа. В этот день „Чабаненко“ должен был обеспечивать государственные испытания зенитного ракетного комплекса на „Петре Великом“. 11 августа у нас совместно с ВПК „Харламовым“ были уже свои собственные задачи по состязательной стрельбе на приз главнокомандующего: нанесение ракетного удара по морским целям и артиллерийская стрельба по морской цели (ее функции исполнял щит) и по берегу. Отработали все прекрасно. Затем после обеда совместно с ракетными крейсерами „Петр Великий“ и „Маршал Устинов“ — еще одна состязательная ракетная стрельба, на этот раз уже по воздушным целям в составе эскадры.

Отстрелялись. В три ноль-ноль 12 августа встретили „Адмирал Кузнецов“. „Маршал Устинов“ к этому времени уже ушел в Североморск. Заняли свое место в ордере и пошли через районы, „нарезанные“ для отработки противолодочных задач, обеспечивая подводникам выполнение боевых упражнений. В районе нахождения „Курска“ шли в следующем порядке: головным „Петр Великий“, за ним мы, „Харламов“ левее у нас на траверзе. Дистанция между кораблями кабельтов тридцать. Акустик доложил мне, что слышит звук, похожий на посылку гидролокатора. Сыграли ученье с условной атакой условной подводной лодки. Больше посылок гидролокатора не было. Не наблюдали и никаких признаков выхода в атаку подводной лодки. Прошли район и взяли курс в базу. Приходит запрос: не получали ли сигнала с „Курска“, лодка должна уже всплыть? Наблюдали ли что-либо? Доклад о посылке гидролокатора. Передают: с берегового поста передали, что вроде бы слышали сигнал, похожий на позывной К-141, но эта информация не подтвердилась».

16.35 — время сеанса связи с АПРК «Курск». «Петр Великий» начал вызывать подводную лодку на связь. Но эфир пуст. Не поступило никаких донесений с подводной лодки и на командный пункт Северного флота.

В 17.20 начальник штаба Северного флота вице-адмирал Михаил Моцак вызвал на связь оперативного дежурного.

— Спасательному судну «Рудницкий» готовность к выходу в море один час. Отсутствует плановое донесение от К-141, — распорядился он.

В 17.30 оперативный дежурный УПАСР объявил боевую тревогу

спасательному судну «Рудницкий».

18.14. Начальник штаба флота приказал развертывать ПСП СФ. «Петр Великий» начал маневрировать для перехода на южную кромку района боевой подготовки.

18.15. Объявлена тревога спасательному буксиру СБ-523.

18.31. СБ-523 вышел в море.

18.52. С аэродрома вылетел на обследование района Ил-38 в аварийно-спасательном варианте.

19.20. Начальник штаба флота приказал взлетевшему Ил-38 увеличить радиус обследования до 20 миль.

Из рассказа командира ВПК «Адмирал Чабаненко» капитана 1-го ранга Колывушко: «Внезапно прошел доклад с самолета, что он вроде бы наблюдал подводную лодку. Все сразу повеселели. Если нашли, значит, все не так уж плохо. Потом оказалось, что это не так. Самолет лодку не видел. Затем нам приказ: идти в район!»

19.30. Прибыл на КП флота с моря командующий флотом адмирал Попов. Он назначает руководителем поисковых работ начальника боевой подготовки флота вице-адмирала Бояркина.

19.32. Запрошена находящаяся в районе торпедных стрельб подводная лодка К-328: «Наблюдали ли вы работу К-141?» Ответ: «Работу К-141 не наблюдали». Запрошен находившийся в районе торпедолов ТЛ-250. Ответ: «Работу К-141 не наблюдал».

20.42. «Петр Великий» начал взрывами гранат подачу сигналов на всплытие «Курска» на поверхность.

20.45. «Петр Великий» прибыл на южную кромку района торпедных стрельб.

22.00. Ил-38 закончил работу. Подводная лодка не обнаружена. Самолет убыл на аэродром.

22.50. «Петр Великий» начал движение в центр района предполагаемого нахождения лодки, а затем в район возможного аварийного всплытия «Курска». Дана команда в район возможного аварийного всплытия не заходить во избежание опасности столкновения, а следовать в северо-восточный угол района.

23.00. Время резервного сеанса связи с АПРК «Курск». В эфире пусто. Наверное, никогда еще радисты так внимательно не вслушивались в треск помех, пытаясь уловить хотя бы самый слабый сигнал. Увы, все было напрасно.

«Курск» молчал. Невыход лодки на связь во время резервного сеанса — это уже знак беды! Теперь в том, что с подводным крейсером

случилась беда, отпали последние сомнения.

23.20. Все барокамеры Северного флота приведены в готовность к немедленному использованию. Начал подготовку к возможному приему подводников госпиталь в Североморске.

23.30. Доклад оперативного дежурного УПАСР СФ на КП УПАСР ВМФ: «От подводной лодки К-141 на 23.00 отсутствует плановое донесение. Введен в действие план спасательных работ». АПРК «Курск» объявлена аварийной лодкой.

23.37. С «Петра Великого» поступил доклад: «В 11.30 в точке Ш = 69 градусов 40,9 минуты северная, Д = 36 градусов 24,6 восточная по пеленгу 96 градусов был слышен динамический удар».

В обычных условиях акустики всегда слышат множество звуков: морские глубины живут своей жизнью и там все время что-то происходит. Однако, проанализировав всю информацию за последние сутки, акустики выделили самый подозрительный с их точки зрения звук. Природу его определить пока было затруднительно, но необычность динамического удара заставляла задуматься о его возможной взаимосвязи с исчезновением «Курска». Этот доклад во многом поможет быстро найти затонувшую подводную лодку.

23.45. СБ-523 прибыл в заданную точку и начал визуальный поиск личного состава на воде. Погода в районе: ветер — 7 метров в секунду, видимость — 10 миль, море — 1 балл.

23.55. Приказом командующего флотом сформирован отряд поиска в составе ТАКР «Петр Великий», ВПК «Адмирал Чабаненко» и ВПК «Адмирал Харламов» под командованием вице-адмирала Бояркина. Флаг вице-адмирала Бояркина на «Петре Великом».

Рассказывает адмирал Вячеслав Попов: «На 23.00 12 августа (это время очередного сеанса связи) от „Курска“ по-прежнему нет донесения о всплытии и следовании в базу. Дал команду поднять по тревоге спасательный отряд. В 23.30 объявил лодку аварийной и все силы флота бросил на ее поиск. Первым поиск начал „Петр Великий“, так как уже находился в районе. На „Петре“ — походный штаб во главе с начальником боевой подготовки флота адмиралом Бояркиным. Поднял Ил-38. Результаты нет!»

Летние ночи в Заполярье светлы и коротки. В ту ночь с 12 на 13 августа страна еще ничего не знала о случившемся в глубинах Баренцева моря. Не знали ничего родные и близкие ребят с «Курска». Но на КП Северного флота и находящихся в море кораблях все уже понимали, что в их флотский дом пришла страшная беда. В нее не хотелось верить, и люди

как могли отгоняли от себя самые плохие мысли. Я не знаю, молился ли в ту ночь кто-нибудь из моряков-североморцев в надежде на счастливый исход, но то, что никто из них ни на секунду не сомкнул глаз, я знаю точно.

Из рассказа адмирала Вячеслава Попова: «Наконец „Петр“ обнаружил признаки подводной лодки. Было уже около четырех часов утра 13 августа. Акустики слышали скрежет металла, какие-то стуки. Начали маневрировать в районе. Вскоре обнаружили два буя: один бело-красный, другой зеленоватый. Оба притоплены метра на два-три. Зеленый держался наклонно. Спустили баркас, чтобы поднять. Но застропить их не удалось. Море уже штормило. Было за четыре балла. Чтобы не рисковать людьми, баркас подняли. Эхолотом обнаружили две большие аномалии, отличающиеся на двадцать метров от глубины моря в этом районе. Между аномалиями расстояние около километра. Я на береговом КП. Погоды все нет и улучшений не предвидится. Тогда принял решение: подвел к Кольскому заливу „Кузнецов“, взлетел вертолетом и, пролетев над заливом, сел на него. Сам ТАВКР направил максимальным ходом в район предполагаемого обнаружения „Курска“. Уже на подходе к району совершил короткий перелет с „Кузнецова“ на „Петра“ и вступил в управление силами поисками и спасения.

На подходе к району уже было спасательное судно „Михаил Рудницкий“, там уже готовили к спуску аппараты. Нанесли на карту места расположения, начали маневрировать, давая посылки гидролокаторами. Определились с аномалиями. Одна молчаливая, другая же давала сигналы. У нас на лодках имеется система МГС-30, она в случае аварии дает гидроакустические однотонные сигналы: ти-ти-ти-ти. А здесь внезапно передают: точка — точка — точка — тире — тире — тире — точка — точка — точка, самый настоящий международный SOS! Стучит как автомат. Первая мысль — это стучат в отсеках наши ребята! У всех сразу радость, если стучат, значит живы! Начали наводить „Рудницкий“ на сигналы. Аппараты спускали на волне, рисковали, конечно. Концы держали по десять человек. Корабли я расставил так, чтобы было по два пеленга на источник стука. Спустили аппараты, начали наводить. Первый ничего не нашел, пошел второй. Начал наводиться. Связь хорошая. И вдруг, когда до источника звука остается совсем немного, он внезапно разворачивается и идет в совершенно другую сторону. Честно скажу, я не выдержал и даже заматерился: что же он творит? Я ругаюсь, а он уходит все дальше и дальше от стука. Что делать? Когда вызвали на связь, тогда стала ясна и причина столь резкого изменения курса. Дело в том, что на наших спускаемых аппаратах есть гидроакустическая станция „Глетчер“.

Особенность „Глетчера“ в том, что он обладает специальным кодовым сигналом, которым запускает в автоматическом режиме наши спасательные станции МГ-30 на подводных лодках. Когда включили „Глетчер“, он и запустил МГ-30 на „Курске“, но, как оказалось, станция заработала на „молчаливой аномалии“. К ней-то и повернул командир аппарата, услышав знакомые „ти-ти-ти-ти“. Что касается источника международных сигналов SOS, то, скорее всего, эту чужую станцию случайно запустил своим мощным импульсом гидроакустический комплекс „Полином“ с „Петра Великого“.

Немедленно даю команду: все силы — на нашу лодку, с другой будем разбираться потом. Главное — спасти наших ребят, а для этого надо торопиться, дорога каждая минута! Поэтому чужака мы сразу бросили и все сосредоточили на „Курске“. Аппарат тем временем подошел к „молчащей аномалии“ и аварийно всплыл. Доложил, что видел подводную лодку и даже ударился о винты. Сомнений у меня больше не было: это именно „Курск“!»

Картина событий, происходивших в тот роковой день на «Курске», увы, до настоящего времени известна лишь приблизительно, ибо свидетелей не осталось...

Итак, в 11.23 подводный крейсер, по-видимому, начал всплывать на перископную глубину для более точного определения своей позиции относительно корабельного ордера перед торпедной стрельбой. Глубина была уже метров двадцать, и командир дал команду поднимать перископ. Что было дальше, покрыто мглой неизвестности. Возможно, внезапно раздался взрыв в 1-м отсеке, возможно, внезапно акустик обнаружил на минимальной дистанции неизвестную подводную лодку. Но в том, что это случилось (если случилось) внезапно, не было вины акустика. В августе в Баренцевом море наличествует так называемый 6-й тип гидрологии, один из самых тяжелых и неприятных для подводников. Излучаемые сигналы при 6-м типе гидрологии не распространяются линейно, а резко уходят вертикально вниз. Особенно это проявляется на небольших глубинах. Поэтому две подводные лодки, даже находясь рядом, не будут слышать друг друга, зато каждую из них будет хорошо слышно на большой глубине.

Как взрыв (или другая внештатная ситуация) в 1-м отсеке, так и известие о стремительном сближении с неизвестной подводной лодкой были для командира неожиданными. Единственное, что он мог и должен был сделать в подобной ситуации, — это дать команду «Продуть среднюю!» В любом случае «Курску» необходимо было всплыть, ибо старая подводницкая заповедь однозначно гласит: если всплыл, значит,

остался цел. Но, видимо, было уже поздно. Страшный удар и треск, когда начали рваться торпеды в 1-м отсеке, навсегда перечеркнули все надежды на спасение.

Что было дальше, сегодня уже более менее известно. Тяжело раненный «Курск», потеряв управление, резко пошел вниз. Быть может, если бы глубина моря была больше, что-то можно было еще изменить, но 108 метров оказались роковыми для стального гиганта. Корабль стремительно рухнул вниз, заваливаясь на левый борт. Выполняя последнюю команду командира, механики, скорее всего, успели все же продуть цистерны правого борта. Левый был уже разорван. Затем крейсер со всего маху ударился носовой частью о дно. От удара рванули баллоны воздуха ВВД носовой группы (36 баллонов по 400 атмосфер в каждом!). Почти одновременно сдетонировал боезапас в 1-м отсеке. Этот второй взрыв был страшен. От 1-го, 2-го, да и 3-го отсеков не осталось почти ничего. Находившиеся там моряки (а это была большая часть экипажа) погибли почти мгновенно, так и не успев, быть может, понять до конца, что же произошло с их кораблем и с ними самими. Тогда же мгновенно сработала аварийная система защиты атомных реакторов. Ядерный котел потух, исключив возможность экологической катастрофы. А взрывная волна уже взламывала одну за другой межотсечные переборки, скручивая их, как крышки консервных банок, устремлялась дальше и дальше, сметая на своем гибельном пути агрегаты и механизмы, приборы и людей, пока, наконец, не остановилась на пороге 6-го отсека. Все это длилось ровно 135 секунд. Именно это время развития катастрофы позднее установят эксперты. 135 секунд взрывов и предсмертного ужаса. 135 секунд отчаяния и попыток хоть что-то изменить...

Сила инерции взорвавшегося корабля, скорее всего, была такова, что «Курск» еще метров 400 проволочило по морскому дну, взметая вокруг искалеченного корпуса тучи песка и ила. Так смертельно раненный в бою солдат ползет из последних сил к своим, чтобы принять смерть на руках товарищей...

На лодке еще оставались живые люди. Это были те, кто находился по боевой тревоге в кормовых отсеках. У них в отличие от остальных еще оставалась возможность спастись. Отсеки подводных лодок герметичны и автономны, а потому затопление и пожар в одних отсеках не отбирают шанс на жизнь у людей, оставшихся в других. Но на этот раз и в кормовых отсеках обстановка была критическая. От взрыва сорвало со штатных мест механизмы, аппаратуру и ЗИП. Тяжелые блоки рушились сверху на людей, убивая и калеча. В замкнутых цепях разом вспыхнули пожары, тушить

которые не было ни возможности, ни сил. Через поврежденную переборку в 6-й отсек быстро прибывала вода. Около часа люди, находившиеся в 6-м, пытались остановить ее поступление, но все их усилия были напрасны. Когда стало ясно, что находиться больше в 6-м отсеке нельзя, те, кто к этому времени еще оставался в живых, перешли в следующий, 7-й отсек, вынося на руках раненых и обгоревших. Но вода быстро прибывала и в 7-й. Тогда подводники перешли в 8-й отсек, а оттуда и в 9-й. Личный состав 9-го отсека принял к себе всех. Разумеется, находившиеся в 9-м прекрасно понимали: впуская к себе товарищей из других отсеков, они резко снижают собственные шансы на спасение. Но я твердо знаю, что мысль не отдраивать межотсечную переборку не возникла ни у кого из них. Каждый был готов поделиться с товарищами последним глотком воздуха.

9-й отсек последний. Дальше идти уже некуда.

В те дни, наверное, не одному мне воображение рисовало страшные картины... Всего в кормовом отсеке собралось 23 человека: матросы, мичмана, офицеры. Раненых и обожженных положили на палубу. Мертвых вытаскивать из-под завалов нет сил. Еще мерцает аварийное освещение. Кое-как надели утеплительные костюмы. Попытались открыть аварийно-спасательный люк — последнюю надежду на спасение, но безрезультатно. Паники, однако, не было. Кто еще мог, писал огрызком карандаша на клочках служебных бумаг записки близким и засовывали их поглубже в карманы, так, казалось, будет надежней.

То и дело в тесноте отсеков вспыхивают пожары, тушить которые уже нечем. Затем погасло аварийное освещение. Теперь люди могли различать друг друга только в отблесках полыхающего огня. Медленно, но неотвратимо повышается уровень воды. Она прибывает в кормовой отсек сразу с двух сторон: через негерметичную переборку с 8-м отсеком и со стороны кормы, сквозь смещенные линии валов и разбитые взрывом дейдвудные сальники. Воду останавливают противодавлением, но насколько этого хватит, не знает никто. Пожар... стылая вода... недостаток кислорода... гарь... холод... стоны... хрипы... безысходность...

Они держатся до последнего, помогая друг другу. До последнего, возможно, пытаются спасти раненых, тех, кто лежит на палубе, как можно выше поднимая их головы. Мы никогда не узнаем, какими словами они ободряли друг друга, как прощались. Может быть, глотая отравленный воздух, кто-то шептал слова молитвы или «Варяга», звал маму или любимую. Вода меж тем заполняет трюм, затем нижние ярусы, вот она залила палубу верхнего, последнего, накрыла лежавших там подводников и пошла дальше. Оставшиеся в живых, если они к тому времени еще были,

забираются все выше и выше. Ослабевших подтягивают на руках.

Тогда, в августе, никто не мог сказать, как умирали подводники в 9-м отсеке. Возможно, один за другим они срывались вниз и молча, без крика уходили навсегда в черную воду. Возможно, к моменту заполнения отсека водой никого уже не было в живых... Потом сам собой погас залитый водой пожар. Еще мгновение, и вода поглотила все...

До тех пор пока не были закончены водолазные работы в 9-м отсеке, большинству из нас казалось, что все обстояло именно так. Увы, действительность оказалась, как это часто бывает, намного страшней. Дело в том, что в 9-м отсеке произошла еще одна трагедия, об обстоятельствах которой стало известно гораздо позднее. Именно эта трагедия перечеркнула последние надежды на спасение находившихся в отсеке людей. Именно она, скорее всего, и стала причиной их гибели... К трагедии 9-го отсека мы еще вернемся.

...Где-то наверху в другом, таком далеком мире был теплый летний вечер 12 августа 2000 года. В том мире было вдосталь воздуха, там вовсю светило солнце, там влюблялись и разочаровывались, мечтали и надеялись. А в развороченных взрывах отсеках затонувшей субмарины время остановилось навсегда, и в свои права вступила вечность...

Глава вторая

13 АВГУСТА, ВОСКРЕСЕНЬЕ

Этот день навсегда останется в памяти родных и близких экипажа «Курска». Именно в это воскресенье большинство из них узнало «черную весть» о затонувшей подводной лодке.

Из первого сообщения было понятно, что наша атомная подводная лодка легла на грунт. Непосвященным это сообщение не говорило почти ничего, посвященным, наоборот, очень и очень многое, ведь отечественные атомные подводные лодки ни при каких обстоятельствах не могут ложиться на грунт. Дело в том, что при работе паросиловой установки для конденсации отработанного в главной турбине пара требуются большие массы охлаждающей забортной воды. Для этого ее прокачивают через конденсатор турбины. Входное и выходное отверстия циркуляционной трассы расположены так, что если лодка ляжет на грунт, то вместе с водой в систему будут засасываться ил и камни с грунта. А это более чем опасно, ибо, попадая в трубчатую систему конденсатора, они очень быстро выведут ее из строя. Как результат этого — остановка реактора и полное обесточивание атомохода. В этих условиях лодка, возможно, еще как-то сможет всплыть, но ход дать — уже нет. Если атомоход лег на грунт — значит, произошла крупная авария. Если же он длительное время еще и не всплывает — это значит, что ситуация на его борту сложилась катастрофическая.

В телевизионных новостях, которые начали передавать чуть ли каждый час, не содержалось никакой конкретной информации: домыслы вместо фактов и слухи вместо доказательств, однако всем, кто тогда со страхом и надеждой сидел у телевизоров, было совершенно ясно одно — случилось нечто из ряда вон выходящее. Именно тогда, в воскресенье, люди обратили свои взоры и надежды к небу, моля, чтобы оно помогло им вернуть то, что пытались забрать у них море. Тогда еще мы верили, что, возможно, все обойдется. А тем временем в Баренцевом море продолжалась борьба за «Курск», борьба, не прекращавшаяся ни на минуту ни днем ни ночью.

00.55. Оперативный дежурный Северного флота дал разрешение на выход спасательного судна «Михаил Рудницкий» по плану.

00.37. Базовый тральщик БТ-111 начал движение в район.

01.04. «Михаил Рудницкий» отошел от причала и начал движение в

район поиска. При установленной готовности к выходу в четыре часа экипаж спасательного судна управился всего за три часа тридцать минут, перекрыв все установленные нормативы.

Спасатель шел в район аварии самым полным ходом, какой только мог выжать. На его борту находилось два подводных аппарата (сами спасатели предпочитают именовать их снарядами): АС-32 и АС-34. Первый предназначался для обследования затонувших объектов, второй — для спасения подводников с затонувших подводных лодок. Не теряя времени, аппараты готовили к работе. Помимо этих двух аппаратов на Северном флоте имелось еще два: АС-15, предназначенный для обследования, и АС-36 в спасательном варианте. Эту пару аппаратов также спешно готовили к переброске в район аварии. В качестве старшего на борту «Михаила Рудницкого» находился начальник УПАСР СФ капитан 1-го ранга А. Тесленко.

На флотах ежегодно должны проводиться учения по спасению подводников с участием подводных лодок. Правда, в последние годы из-за отсутствия топлива и средств эти учения стали менее регулярными. Однако за год до трагических событий впервые после долгого перерыва на Северном флоте были проведены учения с фактически лежащей на грунте подводной лодкой. В ходе учений в подошедший и присосавшийся к подводной лодке спасательный аппарат перешло восемь подводников. После окончания учений спасатели построили в одной из бухт специальный полигон со стенд-макет-понтон, оборудованным комингс-площадкой, для постоянных тренировок экипажей подводных аппаратов. Буквально в июле на этом полигоне удалось полностью отработать три аппарата. Так что в профессионализме своих подчиненных начальник УПАСР СФ был уверен.

01.35. Отправлено оповещение:

«ПЛ К-141 проекта 949 в определенное БП время не вышла на связь. Для проведения поисковых действий приказываю:

1. Сформировать отряд поиска № 2 в составе базового тральщика БТ-111 „Коломна“, гидрографа ГС-356, спасательного судна „Михаил Рудницкий“ для поиска необозначенной подводной лодки, лежащей на грунте. Командир отряда поиска НУТТАСР СФ капитан 1-го ранга А. Тесленко, вместе с ним командир бригады спасательных судов капитан 1-го ранга И. Андреев. Общее руководство силами поиска в районе осуществляет начальник управления БП вице-адмирал

Ю. Бояркин.

2. Отряду поиска № 2 произвести поиск необозначенной подводной лодки, лежащей на грунте в районе с координатами Ш=... Д=...

3. Командиру отряда поиска № 2 принять решение на поиск до 04.00 13.08. Решение донести на КП и руководителю спасательных работ в районе.

Командующий СФ».

02.22. ТАРКР «Петр Великий» доложил, что в точке с координатами Ш = 69 градусов 37,9 минуты северная, Д = 37 градусов 38,5 минуты восточная, по пеленгу 281 градус гидроакустикой после посылки в режиме подводной связи наблюдали стук. Приступили к обследованию точки стука. Так был установлен первый контакт с затонувшей подводной лодкой. Теоретически поиск «Курска» мог производиться в течение нескольких суток. Экипаж «Петра Великого» управился за каких-то четыре часа, исключительно благодаря высочайшему профессионализму моряков, сумевших ради спасения своих товарищей совершить поистине невозможное.

Едва стало известно о том, что «Курск» не вышел на связь, в штурманской рубке атомного крейсера собрались заместитель командира 43-й дивизии капитан 1-го ранга Сергей Васильев, заместитель главного штурмана Северного флота и штурман «Петра Великого» капитан 3-го ранга Евгений Голоденко. Проанализировав план учений, сверив все пеленга и обсудив все варианты, они рассчитали наиболее вероятную точку нахождения «Курска». А едва «Петр Великий», заняв позицию, начал в ней поиск, на ГКП крейсера раздалось радостное:

— Есть контакт!

На первом же галсе командир гидроакустической группы старший лейтенант Андрей Лавренюк слышал стуки и металлический скрежет. В бешеной какофонии моря он почти интуитивно уловил то, что было сейчас так необходимо всем услышать. Где-то там, в стылой глубине находились сейчас его друзья — однокашники Алексей Коробков и Андрей Коровяков, и он сделал все возможное, чтобы их спасти...

03.05. Доклад сигнальной вахты «Петра Великого»: якобы наблюдали притопленный буй. Произведен поиск. Буй не обнаружен.

03.15. Сообщение с ТАРКР «Петр Великий» о том, что в точке с координатами Ш = 69 градусов 38 минут северная, Д = 37 градусов 33,5 минуты восточная после посылки гидроакустических сигналов в режиме

кодовой связи отчетливо прослушивались стуки — 3 серии по 8–9 ударов.

03.20. Прослушивается стук из 5 ударов продолжительностью 8 секунд. Не изменяя посылки кодовой связи, в опознавании МГС-30 производится ответ. «Петр Великий» на циркуляции обследует точку стука и ответных сигналов.

03.30. По УКВ передано указание «Михаилу Рудницкому» следовать в точку с координатами Ш = 69 градусов 35,8 минуты северная, Д = 37 градусов 38 минут восточная. По прибытии установить связь с ТАРКР «Петр Великий».

03.50. В течение 15 минут «Петр Великий» подавал посылки в режиме кодовой связи. После передачи посылок слышны автоматические стуки.

04.13. Баркасом «Петра Великого» поднята из воды перчатка оранжевого цвета.

04.30. Гидроакустики «Петра Великого» в точке с координатами Ш = 69 градусов 37,89 минуты северная, Д = 37 градусов 37,43 минуты восточная наблюдали стуки, похожие на SOS.

04.10. Начальник штаба СФ приказал экстренно готовить к выходу в море спасательный буксир «Алтай» и килектор КИЛ-143.

04.56. Командующий СФ назначил район поисковых и спасательных работ.

05.07. Гидроакустики «Петра Великого» наблюдали звуки, похожие на завывание и скрежет.

05.30. После посылки станций звукоподводной связи на «Петре Великом» прослушивали сигнал, похожий на SOS. Глубина предполагаемой затонувшей подводной лодки в точке с координатами Ш = 69 градусов 37,7 минуты северная, Д = 37 градусов 33, 4 минуты восточная равна 108 метрам. Грунт: ил, песок.

05.46. Гидрограф ГС-526 начал движение в район поиска.

06.24. «Петр Великий» обнаружил масляное пятно.

07.20. Находящемуся на подходе к району «Михаилу Рудницкому» дано указание следовать в точку с координатами Ш = 69 градусов 36,6 минуты северная, Д = 37 градусов 38 минут восточная.

07.37. Приказано ВПК «Адмирал Харламов» и «Адмирал Чабаненко» обследовать район в строю фронта, начав движение с юго-западной кромки района.

07.45. «Адмирал Харламов» и «Адмирал Чабаненко» начали поиск.

08.00. Килектор КИЛ-143 начал приготовление к выходу в море.

08.09 Сигнальщик «Петра Великого» обнаружил буй красно-белого цвета. Поднять буй не удалось.

08.31.С «Петра Великого» наблюдали буй на глубине 3 метра диаметром 70 сантиметров, окрашенный в светлый цвет. Эхолот «Петра Великого» показал уменьшение глубины под килем с 104 метров до 84–86 метров.

08.59. Спасательное судно «Михаил Рудницкий» пересекло границу района. Командир «Рудницкого» капитан 2-го ранга Ю. Костин установил связь с руководителем поиска на «Петре Великом». Передано приказание «Рудницкому» следовать в точку с координатами Ш = 69 градусов 37,05 минуты северная, Д = 37 градусов 33,62 минуты восточная. Походным штабом спасательного отряда принято решение по допоиску аварийной подводной лодки и оказанию помощи личному составу, выводу его из аварийной лодки.

Следовало:

1. С прибытием в назначенную точку произвести поисковые действия по обнаружению работающего аварийного гидроакустического излучателя МГС-30 подводной лодки путем запуска его на связь с использованием режима «Речь» излучающей гидроакустической станции;

2. По результатам показаний станции уточнить координаты затонувшей подводной лодки, прослушать возможные сигналы с подводной лодки, определить наличие жизнедеятельности на подводной лодке;

3. Параллельно готовить автономный снаряд АС-34 для проведения допоиска, обнаружения, посадки на комингс-площадку, присоса к подводной лодке, открытию крышек спасательного люка и вывода личного состава.

09.20. Спасательный буксир СБ-523 прибыл в точку поиска, начал поиск подводной лодки визуально и с использованием радиолокационной станции судна.

09.32. «Михаил Рудницкий» в составе отряда поиска прибыл в район поиска.

09.16. «Петр Великий» обнаружил буй № 2 в точке с координатами Ш = 69 градусов 39,1 минуты северная, Д = 37 градусов 43,86 минуты восточная. В точке обнаружения наблюдается уменьшение глубины с 105 метров до 83 метров.

09.50. Начальником штаба СФ отправлена телеграмма: «С прибытием в район СС „Михаил Рудницкий“ произвести поиск ПЛ К-141 и установить связь с использованием режима „Речь“... Вероятная точка нахождения ПЛ на грунте Ш = 69 градусов 35,9 минуты северная, Д = 37 градусов 38,5 минуты восточная, глубина 108 метров. С обнаружением работы МГС-30 уточнить местонахождение ПЛ. Доложить предложения по организации

использования погружающихся аппаратов».

10.30. Командующий СФ объявил боевую тревогу автономному снаряду АС-15. Приказано следовать в район поиска подводной лодки К-141.

10.33. ТАВКР «Адмирал Кузнецов» снялся с якоря и вышел в район спасательных работ.

«Петр Великий» находится в точке с координатами Ш=69 градусов 37,7 минуты северная, Д=37 градусов 33,22 минуты восточная, наблюдается резкое уменьшение глубины до 77–83 метров. Именно в этот момент «Петр Великий» обнаружит наличие на грунте полигона двух аномалий, расположенных примерно в километре друг от друга. Что это за аномалии, было не ясно. Однако то, что одна из них, скорее всего, является затонувшей подводной лодкой, ни у кого сомнений не вызывало. Полигон боевой подготовки почти досконально изучен многими поколениями североморцев, но никогда такого перепада глубин в этом районе еще никто не обнаруживал.

Спасательное судно «Алтай» начало движение в район аварии подводной лодки.

11.20. ВПК «Адмирал Чабаненко» дано задание с подходом на дистанцию 30 кабельтовых произвести поиск. «Михаил Рудницкий» начал поиск в назначенном районе.

11.25. Руководивший силами поиска вице-адмирал Ю. Бояркин приказал закрыть район для всех судов, кроме АСС. В закрытом районе разрешено находиться «Михаилу Рудницкому», «Петру Великому», БТ-111, СБ-523.

11.30. Начальник штаба СФ приказал готовить к выходу в район плавкран ПК-7500 с автономным снарядом АС-36 на борту и морской буксир МБ-100.

11.40. ТАВКР «Адмирал Кузнецов» с командующим СФ на борту вышел из района Териберки в район поиска подводной лодки.

12.08. СБ-523 наблюдал пакеты, бутылки, мусор. Начал их подъем.

12.10. «Адмирал Харламов» и «Адмирал Чабаненко» маневрируют курсом 0–180 градусов. Обследуют район ГАС в режиме ШП.

12.30. «Михаил Рудницкий» стал на якорь. Начал подготовку к выгрузке в воду АС-32.

12.40. «Михаил Рудницкий» доложил начальнику штаба СФ: «В районе зеленого буя наблюдается бело-красный буй, ведем его обследование».

Впоследствии, говоря об увиденном зеленом бую, капитан 1-го ранга

А. Тесленко выскажет предположение, что это была, скорее всего, большая медуза.

12.50. Спасательное судно «Алтай» вышло из Кольского залива.

13.13. «Михаил Рудницкий» произвел запрос МГС-30 К-141. Дистанция не получена, работа МГС-30 не обнаружена. Доложено: «На запросы в режиме „Речь“ ПЛ К-141 не отвечает».

13.20. «Адмирал Харламов» обнаружил два рыболовных бую.

13.27. «Михаил Рудницкий» наблюдает масляное пятно по левому борту. Предположительное травление из-под воды.

14.48. На борт ТАРКР «Петр Великий» прибыл командующий Северным флотом.

14.50. Командующий СФ вступил в общее руководство поисково-спасательными силами в районе аварийной подводной лодки.

14.43. Получен доклад с «Михаила Рудницкого»: «Обнаружили работу „стукача“ по пеленгу 199 градусов». «Рудницкий» наблюдает подводные удары.

«Адмирал Харламов» наблюдал 20 ударов по пеленгу 129 градусов.

«Михаил Рудницкий» готовит к спуску два аппарата.

16.14. «Михаил Рудницкий» произвел выгрузку АС-34 на воду.

Окончательная готовность 20–25 минут.

16.20. На запрос ГАС «Михаила Рудницкого» получен ответный сигнал МГС-30 по пеленгу 145 градусов, дальность — 2201 метр. Аварийная станция МГС-30 устанавливалась только на российских подводных лодках, и теперь почти с полной уверенностью можно было сказать, что по пеленгу 145 градусов от «Михаила Рудницкого» находился именно лежащий на грунте «Курск»! Технический контакт с затонувшей подводной лодкой был установлен.

16.25. Самолет Ил-38 закончил осмотр назначенного района. Ничего не обнаружил, отправлен на аэродром.

16.36. «Петр Великий» стал на якорь в 30 кабельтовых от «Михаила Рудницкого». Глубина 250 метров.

16.46. СБ-523 доложил об обнаружении полиэтиленовых и пластмассовых пакетов, резиновых перчаток. Поднял резиновые перчатки и пакеты.

16.55. Автономный снаряд АС-34 закончил окончательное приготовление и отошел от борта «Михаила Рудницкого».

17.22. АС-34 исполнил команду «Грунт». Начал допоиск объекта.

17.27. Прилетевший в район Ил-38 доложил об обнаружении на 17.15 в точке с координатами Ш = 69 градусов 42 минуты северная, Д = 37

градусов 52 минуты восточная в радиусе 3 километров белых предметов: белый предмет размером 3 на 2 метра, похожий на деталь обшивки, толстый канат, скрученный полукругом, продолговатые предметы белого цвета. Оранжевая полоса на поверхности воды. Выставлен маркер.

17.38. АС-34 на курсовом угле 60 градусов правого борта дистанции 1890 метров обнаружила работу МГС-30. Командир аппарата капитан 3-го ранга А. Майсак доложил: «По курсовому углу 90 градусов в дистанции 1800 метров наблюдаю устойчивую работу МГС-30. Ложусь на курс сближения».

17.40. По докладу Ил-38 по пеленгу 35 градусов в дистанции 24 кабельтова от «Петра Великого» обнаружен продолговатый плавающий предмет красного цвета длиной 3 метра.

17.49. Ил-38 сообщил: «На 17.42 по пеленгу 35 градусов в дистанции 39 километров от „Петра Великого“ обнаружены масляные пятна радиусом 150–200 метров».

18.15. АС-34 обнаружил засветку на экране эхолотатора.

18.32. АС-34 произвел аварийное всплытие. Командир аппарата капитан 3-го ранга А. Майсак доложил: «На ходу 2 узла вошел в соприкосновение с объектом, имеющим резиновый корпус. Свалился на винт, когда обследовал кормовую часть, после чего вынужден был аварийно всплыть. Комингс-площадку кормового аварийно-спасательного люка наблюдал через перископ».

Итак, «Курск» был обнаружен визуально. Теперь надо было, не теряя времени, приступить ко второму этапу операции — спасению подводников, если они были еще живы.

Вместе с командиром аппарата под воду спускался и командир электромеханической боевой части однотипной с «Курском» К-410 капитан 2-го ранга Буцких. Он должен был подтвердить, что обнаруженная субмарина является именно «Курском», попытаться определить ее состояние и характер повреждений. Заключение Буцких было следующим: «Обнаруженная подводная лодка — это „Курск“».

Принято решение о подъеме АС-34 для зарядки аккумуляторных батарей и осмотра механизмов. После подхода АС-34 к борту «Михаила Рудницкого» начата его погрузка на борт. Дана команда на переход «Михаила Рудницкого» ближе к точке № 1, чтобы затем произвести допоиск К-141 АС-32. Готовность АС-34 к продолжению спасательных работ с посадкой на комингс-площадку — 22.00. Начальник УПАСР СФ предложил с учетом плохой видимости у грунта работу АС-34 произвести утром 14 августа. Командующий СФ предложение не утвердил, приказав

АС-32 в 21.00 произвести осмотр и очистку комингс-площадки, а затем выгрузить АС-34 для посадки его на комингс-площадку и спасения личного состава.

19.50. Командующий СФ объявил, что обнаруженный объект является К-141 с вероятностью 0,9. Координаты подводной лодки: Ш = 69 градусов 39,8 минуты северная, Д = 37 градусов 33,3 минуты восточная.

20.15. АС-34 поднят на борт «Михаила Рудницкого».

20.48. «Михаил Рудницкий» встал на якорь.

21.30. АС-34 начал зарядку аккумуляторных батарей. Срок окончания зарядки 00.00 14 августа. Вообще весь цикл подготовки к очередному спуску, связанный с временною зарядкой аккумуляторных батарей, занимает 13–14 часов, однако и здесь спасатели оказались на высоте: действуя форсированными режимами, они осуществили весь процесс зарядки в течение нескольких часов. Это было невероятно сложно, так как нарушалась технология, это было весьма рискованно, так как в любой момент могла случиться авария, но на подобные мелочи внимания никто не обращал, ибо надо было спасти подводников.

21.38. Получено разрешение от ОД СФ на переход морского буксира МБ-100 в район поиска. Начат переход.

22.00. «Михаил Рудницкий» выгрузил АС-32 в воду. Погода к этому времени значительно ухудшилась. Волнение — около 3 баллов. Обычно в таких условиях погружение подводных аппаратов прекращается, однако решено работу продолжать. Командующий флотом торопит экипаж аппарата:

— Я прошу вас, ребята, побыстрее, потому что каждый час — это жизнь людей!

22.15. Командиру спасательного судна «Алтай» капитану 2-го ранга О. Осипову передано приказание с прибытием КИЛ-143 произвести расконсервацию и подготовку к работе 80 комплектов ССП.

22.35. Получено разрешение от ОД СФ на переход КИЛ-143 из Североморска в район поиска.

22.40. АС-32 исполнил сигнал «Грунт», начал допоиск затонувшей подводной лодки.

22.46. Командир АС-32 капитан 3-го ранга П. Карапута доложил, что на глубине 45 метров слышен стук, классифицированный им предположительно как возможный сигнал SOS, сделанный кувалдой. Впоследствии будет много разговоров о том, что кто-то якобы даже слышал в наушниках позывной «Курска» — «Винтик». Однако эти факты не подтвердились. Возможно, за стуки кувалды акустики приняли грохот

якорных цепей находившихся поблизости кораблей и судов, которых в тот момент в районе было уже немало. К тому же всем нам хорошо известна особенность человеческой психики: когда долго ждешь какого-то сигнала, он рано или поздно, но послышится...

Что касается сигнала SOS, то с ним все гораздо сложнее. Сигнал этот был записан на магнитофон, и уже позднее специалисты определили, что давал его не человек, а автомат. Но подобного автомата на «Курске» никогда не было...

Рассказывает командир ВПК «Адмирал Чабаненко» капитан 1-го ранга Михаил Колывушко: «В дни спасательной операции напряженность у всех была предельная. Каждый шум, удар, стук воспринимался как сигнал „оттуда“. Мы почти все время находились в районе и своей акустикой осуществляли связь „Петра Великого“ со спускаемыми аппаратами. Кроме этого, если что-нибудь случилось бы с его связью, мы должны были дублировать флагман. Все время нам что-нибудь слышалось. Но затем ничего не подтверждалось. То вроде бы акустику показалось, что кто-то выстукивает SOS. Прислушиваемся, ничего подобного! Пришел в район новый корабль, загрохотала стравливаемая якорь-цепь, опять вроде бы послышались какие-то стуки. Затем опять разочарование».

22.48. АС-32 на глубине 80 метров приступил к поиску затонувшей подводной лодки.

23.34. Согласно докладу с «Михаила Рудницкого» АС-32 находится на глубине 80 метров, следует в точку постановки буя, где получена засветка объекта.

* * *

Гарнизон Видяево. Из дневника инструктора Альбины Коноваловой

«Еще 12 августа по Видяево поползли первые, пока осторожные слухи. 13-го Видяево погрузилось в тревожную муть ожидания. Ночью не спали. В тесном плену подлодки — если не близкие, то знакомые. Маленький военный гарнизон казался беззащитным перед бедой. Не все верили слухам:

— Помните, зимой тоже говорили, что с трупом корабль возвращается, оказалось — вранье!»

* * *

Обстановка вокруг «Курска» в стране и за рубежом

— В Североморске командующий СФ адмирал В. Попов объявил представителям средств массовой информации о завершении учений.

Никаких официальных сообщений об аварии в Баренцевом море не было, что вполне объяснимо, — чтобы сообщать, надо, прежде всего, знать о случившемся что-либо конкретно.

В 7 часов 15 минут министр обороны маршал И. Сергеев доложил о происшествии с «Курском» президенту России В. Путину.

* * *

Боль сердец людских. Из телеграмм в адрес членов семей экипажа «Курска»

Мужайтесь, надейтесь лучшее. Переживаю вместе вами, как тот страшный октябрь 1986 года, когда терпела бедствие наша К-219. Жена командира АПЛ К-219 Британова.

Держитесь, наши дорогие, чтобы вас ни ожидало, мы с вами. *Далекая Ох а. Сахалин.*

— Мы рядом с вами. Мужайтесь. *Офицеры Белорусской армии. Брестская область. Барановичи.*

Дорогие мои! В храмах Калининграда молимся спасение ваших детей, мужей, верим, надеемся на хорошее, как никто другой понимаю вашу боль и тревогу. Вместе с вами сопереживаю боль и тревогу ваших сердец. Молю Господа, чтобы не оставил ваших детей, терпящих бедствие в пучине моря. Господи! Низложи свою благодать и укрепи дух воинам, терпящим бедствие. *Мама подводника-тихоокеанца Федорова. Калининград.*

Мы молимся вместе с вами! *Владикавказ.*

— Ветераны-подводники Черноморского флота вместе с вами переживают большое горе. Крепитесь. Будьте мужественны. *Севастополь.*

Глава третья

14 АВГУСТА, ПОНЕДЕЛЬНИК

00.00. Поисково-спасательные силы продолжали поиск АПРК К-141. АС-32 работает у грунта по поиску объекта.

00.18. Согласно докладу с «Михаила Рудницкого», АС-32 находится над подводной лодкой. Дана команда обследовать объект круговым обзором, обойдя вокруг. Глубина погружения АС-32 — 80 метров.

00.50. Получен доклад начальника УТТАСР: «Плотность аккумуляторных батарей на АС-32 уменьшена до предела. Аппарат не может навестись на визуальный контакт на ПЛ К-141». Командующий СФ дал разрешение на всплытие АС-32 из-за разрядки аккумуляторных батарей.

01.00. Начальник УПАСР доложил свои предложения по дальнейшему поиску: после подъема АС-32 на зарядку обследовать точку № 1 с использованием ГС-526 и БТ-111. А с 04.30 продолжить поиск в точке № 1 с использованием АС-34.

01.40. АС-32 поднят на борт «Михаила Рудницкого». Подводная лодка К-141 им визуально не обнаружена.

01.37. ГС-526 начал обследование указанной точки до выгрузки АС-34.

04.00. На АС-34 закончен осмотр систем и механизмов, заряжены аккумуляторные батареи, пополнены запасы ВВД. Аппарат готов к работе.

04.37. АС-34 выгружен в воду и отошел от борта «Михаила Рудницкого», следует в точку погружения.

04.55. АС-34 начал работу по поиску подводной лодки.

Об. 10. Прослушивается работа МГС-30.

06.34. АС-34 вышел на визуальный контакт с К-141. Начал движение на комингс-площадку. Согласно докладу командира аппарата капитана 3-го ранга Александра Майсака, выход на объект был весьма затруднительным из-за того, что течение в придонном слое оказалось весьма отличным по направлению, скорости и времени от показателей в «Атласе течений Баренцева моря».

06.55. АС-34 доложил: «Нахожусь над объектом, выхожу на кормовую комингс-площадку».

07.20. Получены рекомендации ГШ ВМФ: «С обнаружением К-141 АС-34 осуществить посадку и присос на комингс-площадку, установить связь перестукиванием, открытие крышки осуществить с соблюдением мер

безопасности. После приема первой партии личного состава вооружить ходовой трос в режиме лифта, трос вывести на буй для последующего использования АС-36 в режиме лифта».

07.40. Получен доклад с АС-34: «Нахожусь на объекте. Не могу произвести присос. Низкая плотность аккумуляторных батарей».

07.45. Вопрос командиру АС-34: «Наблюдаете ли признаки жизни?»
Ответ с АС-34: «Нет, не наблюдаю!»

08.13. «Алтай» с помощью судового катера выставил буй в точке № 1. Буйреп длиной 150 метров. Масса якоря — 200 килограммов.

08.35. АС-34 начал всплытие вследствие разряда аккумуляторных батарей.

08.36. СБ-523 перешел в точку всплытия АС-34. Начал буксировку АС-34 к борту «Михаила Рудницкого».

09.07. СБ-523 завершил буксировку АС-34 и произвел обвехование места аварии. Командир БЧ-5 подводной лодки К-410, совершивший погружение на борту АС-34, доложил: «Кормовая надстройка К-141 начиная с 7-го отсека в нос: оторваны лючки 4-го отсека, кормовые выгородки „эпрон“ отсутствуют, всплывающая камера на месте, рубочная дверь подорвана, перископ поднят, щит передний ракетного оружия оторван, кусок железа коричневой окраски без ребер жесткости лежит на палубе, ограждение рубки справа целое, винты целые. Дифференциал лодки ноль градусов. Имеется крен полградуса на левый борт. Курс 240–260 градусов. Размеры лежащего на корпусе и вогнутого на корпус куса железа 1,2 × 2 м. Признаки жизнедеятельности не обнаружены. Кусок железа на палубе лодки в 5 метрах от среза рубки в диаметральной плоскости».

Судя по докладу командира БЧ-5, имел место сильный удар внутри корпуса, вырвана дверь в рубке вследствие удара изнутри. Над 7-м отсеком отсутствует щит, закрывающий агрегат ШУ-400, в районе кормовой вьюшки лежат куски резины. С кормового среза рубки до хвоста видимых повреждений нет. Стуки производили при посадке на люк аппарата и по винтам. Перископ не загнут. Командир АС-34 доложил: «Течение 1,8 узла. При посадке снаряд снесло на винты. При второй попытке снесло на правый борт».

10.00. АС-34 погружен на борт «Михаила Рудницкого».

11.27. Уточнены координаты АПРК К-141: Ш = 69 градусов 37,075 минуты восточная, Д = 37 градусов 34,58 минуты восточная. В точке № 2 гидроакустиком АС-34 и эхолотом «Петра Великого» была обнаружена отметка цели. В этом районе «Петр Великий» наблюдал на расстоянии 100

метров 2 бую, притопленных на глубине 2–3 метра, цилиндрической формы, один — цвета морской волны, второй — красно-желтый.

14.16. Командующий СФ произвел инструктаж командующего 1-й флотилией подводных лодок перед спуском АС-34:

- спустить АС-34 без осмотра подводной лодки сверху, сразу же стыковаться к люку;
- в спуске участвуют экипаж АС-34, командир 9-го отсека и командир БЧ-5 с подводной лодки К-410;
- при инструктаже аварийной партии (экипаж АС-34) проверить наличие приборов газового контроля и малогабаритных средств связи;
- дифферентовку АС-34 произвести в оптимальной точке, с тем чтобы после ее окончания оказаться как можно ближе к объекту.

15.48. Командующий СФ доложил главнокомандующему ВМФ: «Ухудшилась погода. Море 3–3,5 балла. АС-34 через 30 минут готов к работе. Начинаю выполнять вторую задачу (спасение людей). Когда закрою вторую задачу по спасению людей, буду осматривать подводную лодку АС-15 и АС-32. После обработки всей информации наиболее реальная версия: столкновение с подводным объектом с вероятностью 0,8–0,9. Заборы на радиоактивность сделаны. Заражения нет».

16.00. В район поисково-спасательных работ на буксире МБ-100 прибыл плавкран ПК-7500 (капитан-кранмейстер А. Порубаило) с автономным снарядам АС-36 на борту. Из-за ухудшения погоды (ветер — до 10 метров в секунду, море — 3 балла) выгрузить АС-36 не удалось. Принято решение направить ПК-7500 с АС-36 на борту в пункт укрытия — губу Порчниха для выгрузки АС-36 на воду и последующей его буксировки к месту аварии.

16.30. «Михаил Рудницкий» передал: «Для окончания заряда аккумуляторных батарей АС-34 необходимо еще 1,5 часа. Наиболее благоприятное время работы АС-34 по течению в данном районе с 17.00 до 20.00 и с 23.00. Время подхода на комингс-площадку не должно превышать 2,5 часа».

16.55. БТ-111 начал обследование подачи ТВРД на АС-36 для пополнения запасов ВВД аппарата.

17.04. БТ-111 доложил: «Море 3–4 балла, невозможно продолжать обследование района с помощью ГАС».

18.28. Волнение моря — 4 балла. Работа автономных глубоководных аппаратов по погоде невозможна.

18.35. На подводную лодку Б-414 передано радио: «С получением следовать в надводном положении в район с координатами: Ш=..., Д=...,

установить связь с „Петром Великим“, быть готовым в составе тактической группы с АС-15 к поиску затонувших объектов. Командующий СФ».

19.49. После нескольких неудачных попыток подать проводник буксирного троса на плавучий кран буксир с помощью линемета на ПК-7500 все же подан.

20.40. Подводная лодка Б-414 заняла северо-западный угол района, к формированию тактической группы с АС-15 готова.

22.00. АС-34 продолжает заряжать аккумуляторные батареи, АС-36 готовится принимать ВВД с «Алтая». АС-15 в надводном положении, получил задачу от командующего СФ на обследование точек № 1 и № 2. Точка № 1 с координатами: Ш = 69 градусов 36,9 минуты северная, Д = 37 градусов 34,5 минуты восточная — К-141. Точка № 2 с координатами: Ш = 69 градусов 37,8 минуты северная, Д = 37 градусов 33,3 минуты восточная южнее двух буев на 10 кабельтовых.

22.02. АС-34 продолжает заряжать аккумуляторные батареи. АС-36 готовится зарядить аккумуляторные батареи с «Алтая».

22.05. Оборван амортизатор с плавкрана ПК-7500. Объявлен сигнал «Ветер». Море — 3–4 балла. Волнение моря усиливается.

22.44. Море уже 4 балла. Ветер свыше 25 метров в секунду. Выгрузка аппаратов и их работа не представляются возможными.

23.12. Плавкран ПК-7500 не смог по погодным условиям встать на бакштов к «Алтаю».

* * *

***Гарнизон Видяево. Из дневника инструктора 7-й дивизии Альбины
Коноваловой***

«14-го пришло официальное сообщение. Меня вызвали в штаб дивизии как инструктора по работе с семьями военнослужащих. Вечером обошла почти все семьи, но мало кто оказался дома. Так будет еще долго — жены собирались вместе и жили долгие-долгие дни. Оставляла записки о том, что завтра будет собрание, и уходила».

* * *

Обстановка вокруг «Курска» в стране и за рубежом

- Главкомандующим ВМФ адмиралом флота В. Куроедовым доложено президенту РФ об аварии АПРК «Курск» и мерах, принимаемых для спасения экипажа.

- Распоряжением премьер-министра М. Касьянова создана правительственная комиссия для расследования обстоятельств аварии.

Возглавить комиссию поручено вице-премьеру правительства И. Клебанову.

Оперативный штаб по оказанию технической помощи АПРК «Курск» создан в ЦКБ «Рубин». Генеральный конструктор подводных лодок данного проекта И. Баранов с рабочей группой прибыл в Североморск.

Патриархом Московским и всея Руси Алексием Вторым вместе с членами Архиерейского собора отслужен молебен о спасении экипажа «Курска». К молитвенному прошению о спасении подводников была присоединена молитва о их семьях и близких, которые переживают эту трагедию.

В 11 часов 00 минут сделано заявление командования ВМФ о том, что АПРК «Курск» вынуждена лечь на грунт.

В выступлении перед представителями СМИ Главкомандующий ВМФ РФ адмирал флота В. Куроедов сказал, что судя по всему надежд на спасение экипажа не слишком много.

Бывший Главкомандующий ВМФ адмирал флота В. Чернавин в интервью высказал мнение, что допускает возможность столкновения «Курска» с иностранной подводной лодкой: «Меня удивляет то, что почти все центральные газеты дали хронику происшедшего, но никто не дал хронику столкновений российских и американских подводных лодок в наших полигонах. А она весьма обширна... Сейчас не столько важно, что произошло, сколько то, есть ли у экипажа шансы на спасение. Каждые прошедшие сутки резко их уменьшают».

Представителем Главного штаба ВМФ сообщены представителям прессы точные координаты потерпевшей аварию атомной подводной лодки «Курск».

Американские и норвежские военные руководители заявили о том, что располагают сведениями о двух мощных подводных взрывах 12 августа в районе учений Северного флота.

Представитель Великобритании внезапно для всех заявил о непричастности британской атомной лодки к аварии «Курска».

Норвежская экологическая организация «Белуна» попыталась спровоцировать международный скандал в связи с аварией российской атомной лодки.

Представитель администрации президента США подтвердил присутствие двух американских атомных подводных лодок в районе нахождения «Курска». Согласно донесению одной из них, американцы слышали звук взрыва.

* * *

Боль сердец людских. Из телеграмм членам семей экипажа «Курска»

Мы, братья Гаджиева Магомета, плачем от бессилия. Гибель «Курска» — незаживающая рана России. Обнимаем близких, родных, кланяемся до земли. Вы, адмиралы, сделали все!

Булат. Альберт. Курбан. Дагестан. Махачкала.

Дорогие подводники! Жаль, что число погружений не сравнялось с количеством всплытий. Глубоко сопереживаю, искренне сочувствую... Честь и хвала героям-подводникам. Склоняю голову.

Бывший моряк Лееон Саакян. Армения. Делижан.

Дорогие родители, братья, сестры, жены моряков. Мы разделяем вашу боль, ваши страдания как свои собственные. Мы молимся за них. Крепитесь и держитесь, дорогие, еще не все потеряно.

По просьбе жителей села Ноеакоеского Карпухина, мать, потерявшая двух сыновей. Краснодарский край.

Благословление Божие всем вам, собравшимся в беде, объединиться в молитвах к Богу о великой помощи вызволения всех моряков из плена моря. Господь силен, создавший небо и землю, помочь вам.

Йошкар-Ола.

Глава четвертая

15 АВГУСТА, ВТОРНИК

Спасательная операция продолжается.

00.28. АС-15 погрузился до 04.00.

00.45. Состояние моря по-прежнему 4 балла. Погода продолжает ухудшаться.

01.04. Заведен проводник буксира от спасательного судна «Алтай» на плавкран ПК-7500. Подана буксирная линия.

01.50. Начата буксировка ПК-7500 с АС-36 на борту «Алтаем». Скорость буксировки — 4 узла.

04.00. АС-15 всплыл в надводное положение. Объект не обнаружен.

05.33. Передано распоряжение командующего СФ силам, находящимся в районе: «Считать волнение моря как 4 балла».

05.37. АС-15 погрузился до 09.00. ТАРКР «Петр Великий» и ВПК «Адмирал Чабаненко» производят наведение АС-15 на К-141.

07.30. Получено донесение со спасательного судна «Михаил Рудницкий»: «АС-34 готов к выполнению спасательных работ. АС-32 пополняет запасы ВВД, с 22.00 производит зарядку аккумуляторных батарей. АС-36 находится на борту плавкрана ПК-7500. Аккумуляторные батареи заряжены на 100 %, с улучшением погоды планируется пополнение ВВД от „Алтая“.

07.56. От АС-15 принят сигнал: „Объект обнаружен“.

10.00. АС-15 всплыла в надводное положение.

11.00. С АС-15 доложено: „Обнаружил ПЛ К-141. Подводная лодка лежит на курсе 285 градусов, дифферент — 0 градусов, крен 5–10 градусов на правый борт. Кормовые отсеки за рубкой целые. В носу разорван легкий корпус. Из корпуса сверху торчат трубопроводы. Рядом с ПЛ на грунте рассыпан балласт и баллоны ВВД. В районе носа кратковременно травился воздух. Признаков жизни нет. Никаких сигналов не обнаружено. Видимость 3 метра. Сильное придонное течение 1,2–1,4 узла. Общий объем повреждений корпуса в носу 20–30 % от общей площади верхней полусферы“.

13.50. Получено донесение от „Алтая“: „Алтай“ по погодным условиям не смог подать ВВД на АС-36, начинает выбирать буксир для подачи на ПК-7500. Аппараты АС-32 и АС-34 к работе готовы. Проведен инструктаж экипажей. Ждем улучшения погоды».

15.40. «Михаил Рудницкий» снялся с якоря и начал движение в точку с координатами Ш = 69 градусов 39,9 минуты восточная, Д = 37 градусов 34,8 минуты восточная. С постановкой в точку готовится к выгрузке на воду АС-34.

15.45. От «Компаса» (позывной Главного штаба ВМФ) получены рекомендации командиру АС-34 по оказанию помощи личному составу К-141 при выводе его из отсеков подводной лодки.

16.57. Начата подготовка к выгрузке АС-34.

16.58. «Алтай» закончил подачу ВВД на АС-36. Спасательный буксир «Алтай» и плавкран ПК-7500 начали движение в район местонахождения основных сил.

За этими скупыми строчками стоит настоящий подвиг. Дело в том, что, экономя время, спасатели провели уникальную операцию, оставшуюся, увы, никем не замеченной и не отмеченной. Чтобы не перегружать АС-36 с плавкрана на «Михаил Рудницкий», а затем уже в воду, что было в штормовых условиях не только затруднительно, но и крайне опасно, спасатели решили забить его воздухом высокого давления прямо на палубе плавкрана. Такого никто никогда не делал, да еще в шторм. Но иного выхода не было. Стараясь не навалиться на низкобортный кран, к нему на бакштов встал «Алтай», с которого перекинули шланги для подачи воздуха и, несмотря на шторм, набили баллоны ВВД. Прodelано все это было прямо на ходу. Теперь аппарату необходимо только было зарядить аккумуляторные батареи, а это уже существенная экономия времени.

17.05. Командующий Северным флотом приказал командиру АС-34: «Ваша задача — работа по присосу к комингс-площадке аварийно-спасательного люка 9-го отсека. Курс затонувшей ПЛ — 285 градусов, течение 135 градусов — 0,8 узла».

18.35. АС-34 выгружен в воду.

19.40. На АС-34 вышел из строя курсоуказатель.

21.14. Неисправность курсоуказателя устранена. АС-34 начал движение в точку погружения.

21.17. АС-34 погрузился.

21.49. АС-34 обнаружил объект по данным гидроакустической станции «Глетчер».

22.55. На АС-34 вышла из строя станция «Глетчер». Однако командир аппарата капитан 3-го ранга Майсак принимает решение продолжать работу.

Наведение аппарата осуществляется теперь по данным с «Михаила Рудницкого» и «Петра Великого».

* * *

***Гарнизон Видяево. Из дневника инструктора 7-й дивизии Альбины
Коноваловой***

«15 августа. На собрание пришли все, даже больше. Оно обошлось без слез, без истерик. Прямые вопросы требовали прямых ответов. Жена подводника знает о корабле больше, чем журналист. И уж никакая жена не спросит: „В каком отсеке мой муж?“, или „Какая сыгралась тревога?“, или тем более не попросит назвать поименно членов экипажа, как писали об этом газеты. Задавали вполне профессиональные вопросы: „Сколько затоплено отсеков?“, „Почему поднят перископ?“, „Есть ли связь с лодкой?“, „Был ли выпущен аварийный буй?“ Узнав, что не был выпущен, понимали, что авария произошла в считанные минуты. Ответы звучали обтекаемо, сейчас понятно, что никто в дивизии не знал правды».

* * *

События вокруг «Курска» в стране и за рубежом

- Председатель правительственной комиссии И. Клебанов вылетел в Сочи к президенту В. Путину для доклада главе государства о ходе операции по спасению экипажа затонувшей подводной лодки.

- Из интервью Главнокомандующего ВМФ РФ адмирала флота В. Куроедова РТР: «Для нас главное — люди... Для достижения главной цели — спасения моряков-подводников — не исключается и сотрудничество с Север о атлантическим альянсом».

- Официальное сообщение Главного штаба ВМФ о проведении спасательной операции.

- Представители Главного штаба ВМФ во главе с вице-адмиралом А. Побожием вылетели в Брюссель для переговоров о международной помощи в спасательной операции.

По сообщению агентства «Интерфакс», Главнокомандующий ВМФ оценивает шансы на спасение экипажа подводной лодки как «достаточно низкие», а основной версией причины аварии называет «взрыв в первом торпедном отсеке».

Агентство ИТАР-ТАСС, ссылаясь на пресс-службу СФ, версию о взрыве в 1-м отсеке не подтверждает.

Спасательное судно Черноморского флота «Эпрон», оснащенное всем необходимым для проведения глубоководных работ, срочно отозвано в Севастополь из района Новороссийска и поставлено на профилактику в плавдок ПД-30. В самое ближайшее время судно будет готово к переходу на Северный флот для принятия участия в спасательных работах.

Из интервью РТР генерального конструктора АПЛ 949 проекта И. Баранова: «Произошло несчастье, очень большое, может, даже трагическое... Лодка получила повреждение, не установлена причина, а главное, масштаб бедствия. Нам не удастся до сих пор определить, какие отсеки залиты водой, через какие отсеки попала она, почему личный состав не воспользовался всплывающей камерой... Судя по всему, все-таки затоплен носовой отсек атомохода. Это осложняет эвакуацию людей, так как нельзя использовать торпедные аппараты. Неизвестно, разгерметизировался ли центральный отсек, из которого можно выйти через люки в рубку. Если экипаж находится в кормовой части лодки, там, где расположена главная энергетическая установка, то он может воспользоваться аварийным люком. Неясно, есть ли для всех находящихся сейчас в лодке так называемые индивидуальные средства спасения — гидрокостюмы с баллонами воздуха и специальной гелиевой смесью, только с помощью которых можно дышать на глубине, не опасаясь погибнуть при подъеме на поверхность. В этой ситуации определяющее значение имеет глубина, на которой лежит „Курск“. Важна точная цифра. По последним данным, она не превышает 108 метров. Каждый дополнительный метр для подводников может оказаться смертельным. Никакой достоверной информации о том, есть ли на борту погибшие и раненые, до сих пор нет. При спасении под водой применяются специальные аппараты, которые могут поднимать на поверхность покинувших лодку людей. Однако сейчас работа на месте аварии затруднена из-за плохой видимости. Лодка погружена в ил... Есть все технические средства для вывода людей с помощью спасательных аппаратов. Есть все средства для подъема этой подлодки. Сейчас эти средства задействованы, готовы и будут немедленно приведены в действие, как только позволят погодные условия».

В военной прокуратуре не исключают возможность возбуждения уголовного дела, но на текущий момент для такого шага нет достаточных данных о причинах аварии и сопутствующих ей обстоятельствах, равно как и о возможных пострадавших. Представитель военной прокуратуры не

подтвердил информацию, что причиной аварии подводной лодки стал взрыв, и опроверг появившиеся в западной прессе слухи о якобы имевшем место саботаже или диверсии.

По сообщению газеты «Вашингтон пост», за российской подводной лодкой осуществлял слежение корабль американских ВМС «Лоял», однако последний якобы находился на удалении 400 километров и никак «не мог быть вовлечен» в инцидент с российской субмариной.

- Официальный Пентагон отвергает возможность столкновения российской подводной лодки с американской. По словам советника президента США по национальной безопасности Бергера, американская администрация внимательно следит за развитием ситуации вокруг «Курска», но в настоящий момент не располагает какими-либо дополнительными сведениями о происшествии за исключением тех сообщений, которые поступают по официальной линии ВМФ России.

- Норвежские власти заявили, что у них нет оснований сомневаться в информации российских представителей о том, что на борту затонувшей российской подводной лодки нет ядерного оружия.

* * *

Боль сердец людских. Из телеграмм членам семей экипажа «Курска»

— До последнего надейтесь на лучшее. Скорблю с вами. Крепитесь. Жить надо ради оставшихся рядом с вами детей. Будьте сильными.

Вдова Тудакова. Самарская область. Отрадный.

Мое самое глубокое соболезнование семьям погибших подводников.

Капитан-лейтенант в отставке Гребенко Терентий Иванович. 91 год. Плавал на ПЛ Л-16 на Дальнем Востоке. Москва.

Горняки заполярной Воркуты скорбят вместе с вами о постигшей беде семьи и близких погибших моряков. Выражаем искреннее соболезнование. Мужества вам.

Председатель НППР Воркуты Смирнов.

Скорблю. Помню. Не забуду.

*Бывший турбинист АПРК «Курск» главстаршина
запаса Вежливцев. Село Вознесенское
Верхнетотемского района.*

Отдел внутренних дел Тахтамукайского района Адыгеи выражает соболезнование семьям, родным и близким погибших на подлодке «Курск» и перечисляет однодневный заработок в помощь семьям погибших моряков.

*Начальник Тахтамукайского РОВД полковник
Пишдаток.*

Кому негде остановиться, приезжайте ко мне в Москву. У меня двухкомнатная квартира.

Александра Сергеевна. Москва.

Непомерная скорбь и горе переполняют сердце. Как подводник, сопереживаю ужас гибели героев. Выражаю искреннее соболезнование родным и близким. Друзья, крепитесь.

Контр-адмирал запаса Александр Новиков.

Примите наше искреннее соболезнование по поводу смерти ваших сыновей, отцов и мужей. Мы искренне сочувствуем вам.

Чеченский народ.

Выражаем глубокое соболезнование в связи с гибелью ваших сыновей, мужей, отцов, братьев. Скорбим вместе с вами.

Семья бывших видяевских подводников. Ярыгины. Рига.

Глава пятая

16 АВГУСТА, СРЕДА

Новые сутки — новые надежды.

00.48. АС-34 обнаружил К-141. Находится над ней.

01.30. Четыре раза командир аппарата выводит его на комингс-площадку, стремясь оказаться точно над ней. Маневрирование очень затрудняют сильное придонное течение и илистая муть, поднимаемая от работы винтов. Несмотря на это Майсак продолжает маневрирование. Первый заход почти вслепую — промах. Второй — тоже. Третий — не дотянул чуть-чуть. И вот, наконец, четвертый заход. Все сработано ювелирно — и АС-34 зависает точно над комингс-площадкой аварийно-спасательного люка. По всем расчетам должен быть присос, но присоса нет! Это почти невероятно, но это происходит!

АС-34 упрямо делает все новые и новые заходы, но по-прежнему никак не может сесть на комингс-площадку. Только полностью разрядив свои аккумуляторные батареи, командир просит «добро» на всплытие. Командующий СФ всплытие АС-34 разрешает.

01.45. АС-34 всплыл. Аккумуляторные батареи полностью разряжены, их едва хватает, чтобы подойти к борту «Михаила Рудницкого».

02.16. Гидрографическое судно «Гидролог» начало работы по обследованию района.

02.30. Согласно докладу с «Петра Великого» АС-34 находится у борта «Михаила Рудницкого», готовится к подъему. Поднимать крайне сложно из-за больших волн. Однако время не ждет.

02.59. Начальник УПАСР доложил, что из-за состояния моря поднять на борт «Михаила Рудницкого» АС-34 не представляется возможным. Выгрузка АС-36 с плавкрана ПК-7500 в воду тоже невозможна.

04.41. ГС «Гидролог» взял пробы воды в районе затонувшей подводной лодки для проведения радиологического исследования.

06.35. Принимается решение, несмотря на штормовые условия, поднимать АС-34. С большим трудом, но аппарат все же погружен на борт «Михаила Рудницкого». Не обошлось без неприятностей. При погрузке у АС-34 повреждена поворотная насадка. Плавкран ПК-7500 подошел к борту «Михаила Рудницкого». Из-за сильного волнения моря АС-36 не перегружен.

06.57. Спасательно судно «Алтай» передало буксир с ПК-7500 на

спасательный буксир СБ-523.

07.05. Волнение моря — 3 балла, облачность — 10 баллов, видимость — 2–4 мили, при дожде — 1 миля.

07.15. Согласно докладу командующего 1-й флотилией подводных лодок зарядка аккумуляторных батарей АС-34 не начинается из-за повреждения 8 элементов батареи в ходе погрузки аппарата на борт «Михаила Рудницкого» при сильном волнении моря.

08.12. С «Михаила Рудницкого» доложили: «В результате подъема на борт „Михаила Рудницкого“ при сильном волнении АС-34 получил повреждения корпуса и механизмов: сорвало трубопровод гидравлики маршевого двигателя, поврежден (смещен) верхний перископ, повреждена насадка, поврежден излучатель гидролокатора бокового обзора ГАС МГА-19». Повреждения весьма серьезные, но устранимые. Однако на все это нужно время, а его катастрофически не хватает!

09.35. По причине сильного волнения перегрузить АС-36 с ПК-7500 на «Михаил Рудницкий» не представляется возможным. Да это и слишком опасно. Нельзя рисковать последним исправным спасательным аппаратом. Принято решение повторно отбуксировать плавкран в губу Порчниха. Там на спокойной воде выгрузить АС-36 на воду и буксировать его буксиром СБ-523 в район спасательной операции.

09.59. Командиру тактической группы на обеспечивающей спасательные работы подводной лодке и старшему на борту АС-15 командующий СФ поставил задачу на осмотр затонувшей подводной лодки.

12.20. СБ-523 под командой капитана дальнего плавания Н. Киришина начал буксировку ПК-7500 с АС-36 на борту в губу Порчниха.

13.00. Торпедолов ТЛ-270 начал движение из Североморска в район спасательных работ.

13.10. На АС-15 передано приказание командующего СФ о разрешении работ до 21.00.

13.27. АС-15 погрузился для проверки звукоподводной связи и дальнейшей работы по обследованию затонувшей подводной лодки.

14.30. АС-15 передал: «Обнаружил объект. Начал документирование».

17.10. Принято решение оставить ПК-7500 в губе Порчниха.

18.45. АС-15 передал: «В ходе обследования затонувшей подводной лодки носовых рулей не обнаружено».

АС-15 передал: «На объекте наблюдаю поднятые выдвижные устройства».

«Алтай» протянул («вооружил») канатную дорогу на «Петр Великий»

для приема-передачи грузов. Приняв груз, отошел от «Петра Великого».

20.25. По запросу с АС-15 командующий СФ разрешил продлить работу до 23.00.

20.40. С ПСП СФ на «Петр Великий» передана телеграмма: «По прогнозу с участием промышленности давление в отсеке ПЛ может быть больше 6 кг/см кв. При выравнивании давления спасательного аппарата с отсеком ПЛ свыше 6 кг/см кв опасно и конструктивно ограничено возможностями спасательного аппарата. Контроль давления по манометру в отсеке спасательного аппарата осуществлять непрерывно во избежание давления выше предельного по ТТД спасательного аппарата и глубине присоса».

21.55. СБ-523 с ПК-7500 встали на рейд Порчниха. Плавкран ПК-7500 начал выгрузку АС-36 на воду. После окончания выгрузки СБ-523 сразу же начнет буксировку АС-36 в район спасательных работ. Расчетное время начала буксировки — 23.00.

23.00. АС-15 всплыл в надводное положение.

23.27. С АС-15 получен доклад о результатах визуального осмотра затонувшей подводной лодки К-141. Повреждения носовой части огромны.

23.30. АС-36 выгружен с ПК-7500 в губе Порчниха. Сразу же начата его буксировка СБ-523 в район спасательных работ.

* * *

***Гарнизон Видяево. Из дневника инструктора 7-й дивизии Альбины
Коноваловой***

«16 августа. Утро, кажется, не начиналось. То ли день продолжается предыдущий, то ли ночь нескончаемая. Телефон звонил не переставая. Третий раз на проводе Коми — отец матроса Димы Миртова. Спрашивает, есть ли известия? Телеграммы. Их много. Мелькает одна, короткая и искренняя: „Братишки, держитесь!“

Из аэропорта звонит Света Романюк. „Куда ехать? — спрашивает она. — По телевизору передают, что родственники едут в Североморск“. На много дней телевизор станет путеводной звездой жизни: его ждут, на него надеются, его ненавидят. В каждом доме телевизор включен каждый день, и спрашивают, почему не передают новостей ночью.

— Светочка, — кричу в трубку, — приезжай сюда. За тобой машину

прислать?

— Нет! Это долго, — разумно отвечает она. — Сама доберусь.

Через два часа она появляется на пороге штаба. Как всегда, сдержанная. Ничего не спрашивает. Молча садится. Мы все растерялись на минуту: Светлана оказалась одной из первых прибывших. Это потом отработается четкая схема приема родственников. Посещаем семьи вместе с Л. Мироновой, специалистом по работе с семьями из штаба Северного флота. Тогда я не записывала, мне казалось, что эти страшные дни я не забуду никогда. Но впереди маячили другие потрясения.

Люба Калинина — одна из первых, к кому мы пришли. Казалось, что плакать она не переставала со вчерашнего дня. Увидев нас, начинает страшно кричать. Трехлетняя Света держится поближе к нам.

Светочка, пойдешь гулять?

Пойду, — она доверчиво вкладывает в мою руку свою ручонку.

Мы делаем все одновременно: уговариваем Любу, собираем детей и идем на улицу. Старшая, Галя, уже все понимает и не отходит от матери. Эти две прелестные девчушки станут тем спасательным кругом, на котором и выплыла Люба из страшной беды.

Наташа Ерахтина смотрит на нас большими мечтательными глазами.

— Ну что? Какие новости? — И продолжает дальше: — Никаких?

Ничего. Я знаю, Сережа сильный, он справится.

Она все еще красива и ухоженна, эта мужественная маленькая девочка. Она останется последней, кто будет верить, что Сережа жив... Даже в день выдачи свидетельства о смерти.

В квартире капитана 2-го ранга Сергея Дудко дверь открывает жена Оксана. Она ничего не понимает. На кресле лежит и причитает мама Сергея — Зоя Петровна.

— На кого же ты нас покинул? — всхлипывает мама.

Оксана смотрит страдальческими глазами и молчит. Заставляем ее поесть, заботы отвлекают.

Вечером я встретила на улице стайку девчонок, среди которых оживленная Оксана.

— Вы знаете, — увидела она меня. — Вчера ничего не ела, вот только утром, кто-то приходил и... — Она замолкает.

Я внимательно на нее смотрю.

Так ведь это мы с Людмилой Алексеевной были, — тихо говорю.

Да? — удивляется Оксана и уже весело заканчивает. — Ничего не помню.

Это ее нервное оживление еще мучительнее, чем утреннее оцепенение.

В этот день женщины спали чуть-чуть спокойнее. Из отпуска вернулись командир дивизии М. Кузнецов и НЭМС (начальник электромеханической службы) В. Бурсук. Эти люди пользуются большим доверием как специалисты. Михаил Юрьевич собирался на „Курске“ в свой 23-й боевой поход. Виктор Бурсук — лауреат Государственной премии. Несколько часов они отвечали на вопросы, детально разрабатывая все приемлемые варианты спасения экипажа. Они были искренни, потому что не могли поверить в чудовищную реальность — надежнейшая лодка лежит на дне, в ней — друзья. Но они находились здесь, а спасательные операции велись там, в Баренцевом море. И правда, если она вообще была известна, для командования 7-й дивизии оставалась тайной за семью печатями.

В. Бурсук рассказывал о резервах этой непотопляемой лодки. Слушали его, затаив дыхание. Уходили просветленные. А дома вновь — включенный телевизор, и снова — обмороки, истерики, слезы.

Бригада мурманских психологов буквально валилась с ног. Они были первыми, кто прибыл на помощь семьям членов экипажа. Помощь психологов и психотерапевтов оказалась столь необходимой, что сейчас трудно было бы прогнозировать результат, если бы не они».

* * *

Обстановка вокруг «Курска» в стране и за рубежом

- В 15 часов 00 минут президент России В. Путин охарактеризовал ситуацию с «Курском» как тяжелую и критическую, однако заверил общественность, что попытки спасения будут продолжены.

- Председатель правительственной комиссии И. Клебанов сообщил представителям СМИ, что обследования спускаемых аппаратов показали «многочисленные повреждения в разных местах — это очень странная картина». И. Клебанов считает, что не следует терять надежду на спасение моряков-подводников. Отсутствие сигналов с подводной лодки еще не означает, что экипаж погиб. Участники операции по спасению «не считают, что произошло самое страшное», заявил И. Клебанов.

- Главнокомандующий ВМФ РФ адмирал флота В. Куроедов подтвердил, что для спасения экипажа АПРК «Курск» будут использованы спасательные средства и специалисты ВМС Великобритании.

- Главнокомандующий ВМФ адмирал флота В. Куроедов прибыл на

Северный флот.

- Командование ВМФ получило санкцию президента на привлечение иностранной помощи. Главный штаб ВМФ посетил военный атташе Великобритании.

МИД России официально передал Великобритании и Норвегии просьбу о содействии в проведении спасательных работ в Баренцевом море.

В посольстве России в Норвегии сообщили, что достигнута договоренность с норвежской стороной о направлении в район аварии норвежского спасательного судна.

В норвежский город Тронхейм прибыл самолет, имеющий на борту британский подводный аппарат LR-5 с экипажем.

Начальник пресс-центра ВМФ капитан 2-го ранга И. Дыгало опроверг ряд сообщений западной прессы о том, что темп спасательных работ якобы снижен из-за повышенного радиационного фона. Он также опроверг ложную информацию о неготовности спасательных сил Северного флота к спасательным работам.

Готовность прибыть для оказания посильной помощи выразили члены первого экипажа АПРК «Курск»: капитан 2-го ранга Кряжев, капитан 2-го ранга Симонов, капитан 2-го ранга Чередниченко, капитан 3-го ранга Лохоня, мичманы Яринич, Куличенко и Радионов.

Командование ВВС России отменило в связи с аварией АПРК «Курск» праздничные мероприятия в честь Дня ВВС.

* * *

Боль сердец людских. Из телеграмм членам семей экипажа «Курска»

Дорогие, искренне сочувствуем вам. Здоровья, мужества.
Держитесь.

Мысленно с вами.

*Вдовы командира подводной лодки СФ капитана 1-го
ранга Курянина, Героя Советского Союза Забояркина.
Киев.*

Скорбим вместе с вами.

*Сотрудники, дети детдома «Солнышко».
Северодвинск. Архангельская область.*

Невосполнимо наше горе. Но жизнь сильнее. Верни нам, Баренцево море, родных людей! За наши медленные сборы — нет чести нам! Мы знаем всех своих героев по именам. Мы держимся усилием воли. Надежда есть. Верни нам, Баренцево море, любовь и честь. Не может быть чужого горя, ждем, как родных. Спаси их, Баренцево море, помилуй их!

*Жена подводника Дудина Валентина Николаевна с
улицы Верности. Санкт-Петербург.*

Скорбим непоправимой потерей «Курска». Выражаем глубокое соболезнование родным и близким погибших.

Командир К-71 Некрасов. Сосновый Бор.

В этот скорбный час мы, колымчане, выражаем искреннее соболезнование матерям, детям и всем близким погибших моряков-североморцев. Их подвиг навсегда останется в нашей памяти.

*Коллектив Магаданского стекольного завода. Поселок
Стекольный. Магаданская область.*

Пол-России задыхалось с вами
От бессилья, горечи, стыда...
Обреченность гнали все словами:
«Мы своих не бросим никогда!»
Пол-России — с матом и молитвой
— Ждали чуда, верили во флот...
Полоснул по душам, словно бритвой,
Високосный ненавистный год!

(девятиклассница Катя Банникова)

Глава шестая

17 АВГУСТА, ЧЕТВЕРГ

Кажется, что над местом затопленного «Курска» собрался весь Северный флот. Это, видимо, так и есть. Сейчас нет более срочного и важного дела, чем эта спасательная операция.

00.04. ГС «Гидролог» назначен район для проведения работы.

00.05. СБ-523 буксирует АС-36 в район спасательных работ. Расчетное время прибытия в район — 12.00. Плавкран ПК-7500 встал на якорь. Погода: море — 2 балла, ветер — 45 градусов, 5–7 м/сек.

03.37. ГС «Гидролог» завершил обследование назначенного района. Результаты обследования к 7.00 будут представлены на «Петр Великий».

05.03. От «Михаила Рудницкого» получен доклад о том, что отклонений от норм содержания радионуклидов в морской воде не обнаружено.

06.30. Продолжаются работы по восстановлению технической готовности АС-34.

08.00. Обстановка на данное время: спасательное судно «Михаил Рудницкий» в дрейфе. АС-32 в строю: аккумуляторные батареи полностью заряжены, ВВД — 100 %, готов к работе. АС-34 не в строю: производится устранение неисправностей. Срок готовности — к 10.00. Спасательный буксир «Алтай» в дрейфе. Неисправен насос охлаждения забортной воды. Вопрос в стадии решения. Спасательный буксир СБ-523 буксирует АС-36 в район работ. Плавкран ПК-7500 на якоре в районе губы Порчниха. Необходимо пополнение запасов воды и масла. Килектор КИЛ-143 в дрейфе. Готов к работе по постановке рейдового опознавания. Погода в районе: ветер — северо-восточный 7–12 м/сек., море — 3 балла, видимость — 2,5 км., облачность — 10 баллов. Оценивается как неблагоприятное для проведения работ. Выводы по продолжению спасательных работ:

- продолжать спуск аппаратов с целью вывода личного состава через спасательный люк 9-го отсека;
- продолжать обследование АПЛ с использованием подводных аппаратов;
- готовить силы и средства для организации судоподъемных работ в районе.

Предложения по использованию сил. С целью спасения личного

состава АПЛ для участия в спасательной операции целесообразно привлечение:

- судов Норвегии с водолазами-глубоководниками для установки связи с АПЛ и ее обследования;

- спасательного аппарата LR.-5 для вывода личного состава из отсека-убежища АПЛ. Доставку аппарата в район работ целесообразно выполнить на норвежском судне-носителе.

08.10. ТАВКР «Петр Великий» и ВПК «Адмирал Харламов» произвели смену мест якорной стоянки.

09.07. СБ-523 продолжает буксировку АС-36 в район проведения спасательных работ. Время прибытия — 21.00.

16.25. АС-34 введен в строй. Чего это стоило спасателям, знают только они, ведь обычно подобные повреждения устраняются только в условиях ремонтных мастерских. Но дело сделано и «Михаил Рудницкий» начал подготовку к выгрузке на воду АС-34.

16.40. АС-34 выгружен на воду.

17.15. АС-34 отошел от борта «Михаила Рудницкого» и следует в точку погружения.

17.40. АС-34 начал работу.

18.00. АС-34 исполнил команду «Грунт».

19.10. В район проведения спасательной операции прибыл ТАВКР «Адмирал Кузнецов».

19.34. Согласно докладу с «Михаила Рудницкого», АС-34 находится на объекте.

19.38. С ТАВКР «Адмирал Кузнецов» взлетели 2 вертолета с задачей поиска масляных пятен, плавающих предметов, мусора.

20.18. С ТАВКР «Адмирал Кузнецов» для поиска масляных пятен и плавающих предметов взлетели еще 2 вертолета КА-27 ПЛ. Всего в воздухе находится одновременно 4 вертолета.

20.20. С «Михаила Рудницкого» получен доклад: «АС-34 совершил 6 подходов и посадок на комингс-площадку АСЛ 9-го отсека. Для присоса к комингс-площадке использовалось центрирующе-подтягивающее устройство ПА». Аппарат находился точно на зеркале комингс-площадки, но присоса не было. Командир аппарата показал свое мастерство, идеально наводя свой маленький подводный корабль на цель. Из семи заходов на комингс-площадку он сделал шесть присосов. Один раз получился даже первичный захват, после которого, казалось бы, по всем правилам должен был состояться окончательный присос, но этого так и не произошло.

— Мы не верили своим ушам, слушая доклад командира АС-34! —

рассказывал мне впоследствии капитан 1-го ранга А. Тесленко. — Этого просто не могло быть, но это было! Причина могла быть только одна — деформация комингс-площадки аварийно-спасательного люка. Однако попытки спасти экипаж подводной лодки нельзя было прекращать, и мы должны были делать все возможное для того, чтобы добиться присоса.

Когда плотность аккумуляторных батарей стала минимальной, командир АС-34 запросил разрешение на всплытие. Командующий СФ дал «добро» на всплытие АС-34 в надводное положение и приказал готовить к работе АС-36.

20.52. АС-34 всплыл в надводное положение.

20.58. АС-34 подошел к борту «Михаила Рудницкого».

21.55. Получено сообщение: «Норвежское спасательное судно „Normand Pioneer“ („Норман Пионер“) на 19.55 находилось в точке с координатами Ш = 65 градусов 10 минут северная, Д = 10 градусов 00 минут восточная. Следует в район проведения спасательной операции. По достигнутой межправительственной договоренности, „Норман Пионер“ направляется для оказания возможной помощи».

22.00. «Алтай» начал заводку буксирного троса на АС-32 с использованием судового катера.

22.35. «Алтай» завел буксирный трос на АС-32.

23.00. «Алтай» начал буксировку АС-32. При развитии судном хода АС-32 зарывается носовой частью под воду. На малых ходах «Алтай» не управляется. Принято решение становиться на якорь.

23.18. «Алтай» стал на якорь.

23.50. АС-36 ошвартовался у борта «Михаила Рудницкого».

* * *

***Гарнизон Видяево. Из дневника инструктора 7-й дивизии Альбины
Коноваловой***

«17 августа. Начинают прибывать родственники. Их пока мало. Утром приехали представители мурманской администрации. Сразу с наличными деньгами. Многим они просто необходимы, горе требует много денег. Без всяких организационных вступлений они начинают развозить деньги по домам. В гостинице пока только одна семья — папа, мама и брат матроса Алексея Коркина. Приехали из Архангельска и в деньгах нуждаются,

сдержанно благодарят.

Заезжаем к Ильдаровым. Они только что приехали. Хозяйка Зумруд Мугутдиновна ждет третьего ребенка, она все время молчит. Ее сестра Заретта в отчаянии кричит:

— Не нужны нам ваши деньги! Откупиться хотите? Лучше доставайте ее мужа!

— Стой, не кричи! — останавливает ее брат Абдулкадыра. — Нужны, конечно, деньги. Самолетом летели.

На следующий день начали оплачивать билеты всех прибывающих родственников. Свету Байгарину встретили на лестничной площадке.

— Не могу я дома... — выдохнула.

Завидя нас, причитает Люба Калинина.

— Девочка, — рвутся слова из груди Людмилы Александровны Чистовой, заместителя губернатора области, — верь, твой муж жив!

Люба садится на пол и смотрит доверчивыми глазами. Потихоньку шепчу, что Люба — сирота и у нее кроме мужа больше никого нет. Ей выдают сумму чуть побольше.

Эти первые деньги оказались самыми необходимыми. Позднее прибыл представитель Главного командования ВМФ вице-адмирал В. Касьянов и заместитель командующего СФ контр-адмирал А. Дьяконов.

В 17.30 началось новое собрание. Какое уже по счету? Не помню. Счет дней ведется по событиям. Неужели идет только четвертый день работы штаба? Вопросы задавались очень четкие.

— Почему так поздно приняли помощь иностранцев? — это спрашивает Наташа Кеслинская.

— Поврежден ли прочный корпус? — задает вопрос отец старшего лейтенанта Сергея Тылика.

Почему средства массовой информации искажают обстановку? — это Анатолий Ефимович Сафонов.

Где водолазы, которые могут работать на большой глубине? — вторит ему мама Максима Сафонова.

Говорят, что ребята из спасательных снарядов сильно утомлены. Есть возможность их сменить? — спрашивает Галина Исаенко, жена капитана 2-го ранга.

— Есть стуки или нет? — Татьяна Васильевна Фесак.

— Присутствие главкома может изменить ситуацию? — Алла Валерьевна Кокурина, мать капитан-лейтенанта.

Я подробно называю вопросы, чтобы показать: паники не было, как писали об этом газеты. Да, ожидание истощило силы людей, но они

надеялись. Эта надежда стала стерженьком, на котором крепилась жизнь.

Следующий день будет совсем другим по эмоциональной окраске. 17 августа кончилось относительное затишье и наступил другой отрезок времени.

Шел шестой день после того, как „Курск“ лег на дно. В этот день якобы прекратились стуки из подводной лодки. Если они были...»

* * *

События вокруг «Курска» в стране и за рубежом

- Президент России В. Путин провел телефонные переговоры с премьер-министром Великобритании Э. Блэйром. В ходе разговора обсуждались вопросы, связанные с ходом спасательной операции.

- Москву посетил с однодневным визитом шеф ЦРУ Джордж Тенет. В посольстве США заявили, что визит Тенета плановый и договоренность о нем имела заранее. По мнению российской прессы, обстановка секретности вокруг визита шефа ЦРУ позволяет говорить о чрезвычайном характере и важности этого визита.

В прессе снова заговорили об аресте американского кадрового разведчика, а в прошлом офицера ВМС США Эдмонта Поупа, взятого в апреле месяце во время получения секретных чертежей российской противокорабельной ракеты.

На заседании Правительственной комиссии в Североморске сделан вывод о том, что причиной аварии мог быть мощный динамический удар подводной лодки о неизвестный объект большого тоннажа.

Адмирал И. Касатонов в интервью каналу ТВЦ подверг сомнению версию столкновения «Курска» с надводным судном.

Герой Советского Союза вице-адмирал запаса Е. Томко полагает, что наиболее вероятной версией причины аварии «Курска» является взрыв торпеды в 1-м отсеке.

- Специалисты НАТО заявили, что, по их мнению, на «Курске» произошел взрыв большой силы.

* * *

Боль сердец людских. Из телеграмм членам семей экипажа «Курска»

Дорогие! Ваша боль безмерна. Ею в эти дни полны и наши сердца. Как сестры и матери, переживаем мы гибель ваших мужей, отцов и детей и разделяем вашу скорбь. Искренне верим, как бы тяжело вам сейчас ни было, черное горе не превратится в отчаяние, оно уступит место ясному месту вечной любви и памяти. Мы зажигаем свечи. Пусть вопреки расстоянию их тихий целительный свет озарит ваши страдающие души, принесет облегчение и придаст силы, чтобы справиться с горем, чтобы жить, чтобы помнить.

*С любовью и болью жены моряков-североморцев.
Москва.*

Коллектив детского санатория имени Н. Крупской выражает соболезнование родным и близким погибших на «Курске». Предлагаем вам направить в наш санаторий на реабилитацию 20–25 детей от 7 до 14 лет. Приглашаем детей безвозмездно.

Главный врач А. И. Килкеев. Железноводск.

Администрация города, городская дума, жители города Сарова (Арзамас-16) выражают глубокое соболезнование семьям родных и близких, личному составу, командованию Северного флота в связи с трагедией «Курска». Готовы принять на постоянное место жительства семью члена экипажа. Выделение квартиры в декабре 2000 года. Возможно трудоустройство, обучение детей в школе, техникуме, институте.

*Капитан 1-го ранга запаса глава администрации
Каратаев, председатель думы Амельнев.*

Глава седьмая

18 АВГУСТА, ПЯТНИЦА

Кажется, время остановилось. Счет отныне идет только на спуски автономных подводных снарядов.

00.30. Завершен инструктаж АС-15 командующим флотом по порядку работ при осмотре затонувшей подводной лодки.

00.45. АС-36 загружен в трюм «Михаила Рудницкого» для проверки состояния механизмов и систем после длительной буксировки в штормовых условиях и приготовления к спасательным работам. Для производства работ и пополнения запасов кораблей и судов в районе спасательных работ из Североморска вышли морской буксир МБ-28, гидрографическое судно «Марс», танкер «Генрих Гасанов».

02.26. АС-15 начал погружение для производства работ по плану.

03.00. АС-15 вышел на объект и начал работу.

03.55. Танкер «Вязьма» стал на бакштов со спасательным судном «Михаил Рудницкий» для пополнения запасов топлива.

07.05. С «Михаила Рудницкого» получен доклад: «Неисправности на АС-36 устранены. Аппарат готов к работе. На АС-34 продолжается заряд аккумуляторных батарей». Командующий СФ принял решение: погружение АС-36 произвести сразу же после окончания работ АС-15.

08.37. СБ-523 поднял на борт рыболовную сеть размером 1 × 1,5 метра, полиэтиленовый пакет с коричневыми пятнами и перчатку оранжевого цвета.

09.10. По приказу командующего СФ двум вертолетам КА-27 ПЛ поставлена задача на обследование района с целью обнаружения масляных пятен, буев, плавающих предметов.

09.27. АС-15 всплыл в надводное положение.

09.53. С ТАВКР «Адмирал Кузнецов» произведен взлет 2 вертолетов КА-27 ПЛ для проведения поисковых действий согласно полученному заданию.

10.20. АС-36 выгружен на воду с «Михаила Рудницкого».

11.04. АС-36 отошел от борта «Михаила Рудницкого», начал движение в точку погружения и исполнил команду «Грунт».

11.24. Командир АС-36 капитан-лейтенант А. Калугин доложил о поступлении воды во 2-й отсек, почти исключаящем аварийное всплытие. Повреждение, скорее всего, было получено во время буксировки в

штормовом море. Аппарат неожиданно начал тонуть, упал на грунт, его командир едва-едва успел продуть цистерны.

Даже металл не выдерживал перегрузок! Экипажи подводных аппаратов работали на глубине буквально на пределе человеческих возможностей, до полного разряда аккумуляторов своих мини-подлодок — всплыв, они не могли даже подойти к судну-носителю. Это, разумеется, было чрезвычайно опасно, но на такие мелочи уже внимания не обращали. На огромных покрытых пеной океанских волнах корабли спасательного отряда швыряло, как щепки, но они упрямо продолжали свое дело.

11.28.АС-36 все же произвел аварийное всплытие с глубины ПО метров.

Не дожидаясь погрузки на борт спасателя, его начали ремонтировать прямо на плаву.

11.40. На «Петр Великий» прибыли на вертолете Главнокомандующий ВМФ адмирал флота В. Куроедов и вице-премьер правительства РФ И. Клебанов. По информации ОД СФ, к тому моменту норвежское спасательное судно «Seaway Eagle» («Морской Орел») находилось в порту Тромсе, где готовилось к приему водолазов. «Морской Орел» примет участие в спасательной операции в рамках достигнутого между Россией и Норвегией межправительственного соглашения. Судно оборудовано всем необходимым для проведения глубоководных спусков. Водолазы-глубоководники уже перешли в барокамеру и начали подготовку к предстоящей работе. Отход «Морского Орла» планировался вечером в 18.08. Ориентировочное прибытие в район — 05.00 20 августа.

11.46. АС-36 загружен в трюм «Михаила Рудницкого».

13.12.С «Михаила Рудницкого» получен доклад: «Время окончания зарядки аккумуляторных батарей на АС-34 — 19.00, время готовности АС-34 к работе — 22.00».

16.55. Гидрографическое судно ГС-526 работает в районе затонувшей подводной лодки по обследованию дна. ГС-526 доложил о наблюдении по всей длине объекта выделения масляных пятен и травлении воздуха.

17.31. На КП СФ передано приказание командующего СФ: «Самолету Ил-38 произвести обследование района радиусом 35 миль с центром в точке с координатами Ш = 69 градусов 39,5 минуты северная, Д = 37 градусов 56 минут восточная».

20.10. Произведен облет кораблей в районе проведения спасательной операции малоразмерным самолетом «Сессна» частной авиакомпании «КАТО-AIR».

20.35 минут. Ил-38 доложил о начале работы в 19.00 с задачей осмотра

районов радиусом 19 и 25 миль.

21.24. АС-34 выгружен на воду с борта «Михаила Рудницкого». Начато окончательное приготовление к плаванию.

22.13. АС-34 начал движение в точку погружения.

22.34. АС-34 исполнил команду «Грунт».

23.49. АС-34 всплыл на поверхность из-за отказа ГАС «Глетчер». Станция, скорее всего, повреждена во время шторма. Подводная лодка К-141 не обнаружена.

Капитан 3-го ранга А. Шолохов до перевода в Петербург 10 лет откомандовал подводным снарядом. Узнав о беде, вызвался участвовать в спасательных работах. На свои деньги приехал в Североморск. Командование аппаратом принял прямо в море. Именно благодаря его мастерству АС-34 смог совершить столько посадок на АСЛ.

Из воспоминаний капитана 3-го ранга Андрея Шолохова:

«Наш аппарат при спуске сильно лупило о борт. Сразу же были выведены из строя гидроакустические антенны бокового обзора, вышел из строя гирокомпас. Позже была повреждена поворотная насадка — из строя вышел ее гидропривод. У меня механик спал два часа, не больше, постоянно ремонтировались. С кранцами еще хуже: на волне аппарат отыгрывает в одну сторону, судно водоизмещением 7 тысяч тонн — в другую, кранцы — в третью... При первом погружении работали чуть больше четырех часов. Восемь раз садились на комингс лодки и последний раз „сидели“ на нем больше 20 минут — четко на посадочной площадке. Как это происходит? Зависаем и, со всей дури работая винтами, придавливаем аппарат к посадочной площадке. У нас есть специальное устройство, захватывающее обух на крышке люка. Обух — обычный металлический выступ. Захватив его, мы стали подтягивать аппарат. Но так называемого присоса не произошло. И обух согнули, потом пришлось его переваривать. Почему не было присоса? Либо негерметичность стального стакана, в котором находится люк, либо негерметичность присасываемой камеры... Почему не стали открывать люк? Прежде всего, потому, что у нас не было такой задачи. Наша задача звучала так: пристыковаться к комингсу. Дальнейшие действия — за двумя подводниками, которые должны были спуститься в камеру присоса и в стакане комингса открыть специальный клапан. Открыть и посмотреть: если давление начнет повышаться, значит, в лодке вода. А поднимать люк было бессмысленно. Если в лодке живые люди, они открыли бы люк сами и вышли на поверхность с индивидуальными спасательными аппаратами. Открыв люк, мы бы их просто утопили».

23.53. Получена информация от начальника ГШ ВМФ: «Норвежской сейсмической станцией зафиксировано 2 толчка в точке с координатами Ш = 69 градусов 38 минут северная, Д = 37 градусов 19 минут восточная. В 11 часов 30 минут 42 секунды 12 августа 2000 года наблюдался толчок силой 1,5 балла по шкале Рихтера, что может быть приравнено к взрыву 100 кг тротила. В 11 часов 32 минуты 57 секунд наблюдался толчок силой 3,5 балла по шкале Рихтера, что соответствует взрыву 1–2 тонн тротила».

* * *

***Гарнизон Видяево. Из дневника инструктора 7-й дивизии Альбины
Коноваловой***

«18 августа. У Наташи Козадеровой ярость плещется из глаз, захлестывает дыхание.

— Скажите мне точно: жив или нет мой муж? — все остальные слова тонут в огромном потоке горя.

В штабе только мы, две женщины, и офицер из штаба Северного флота Михаил Онищук. Он что-то Наташе рассказывает, гладит ее по плечу. Она сникает, долго стоит посреди комнаты. Уходит. Военным в штабе особенно нелегко. По журналистской привычке записываю автоматически даты, фамилии, делаю короткие записи. Вспоминать я буду потом.

„Аникиева — отказалась от денег“. Скромная и незаметная, Нина Романовна Аникиева — воспитатель детского сада.

— Деньги получать не буду! Не могу... пока сын живой...

Никто не ответил: „Берите, пока дают!“ Горло перехватило от этой безмолвной муки. Ни упреков, ни слез, ни требований.

Собрание проходило в Доме офицеров. Знали, что прибыл вице-премьер Илья Клебанов и Главнокомандующий ВМФ адмирал флота Владимир Куроедов. Первым говорил И. Клебанов:

— В субботу лодка должна была выйти на торпедные стрельбы.

Ближайшие водолазы...

Выкрик с места:

— Почему так поздно? Как не стыдно?

Женщине стало плохо. Массовые обмороки и истерики. Бригада врачей бежит по залу со шприцами. Других отпаивают лекарствами. Офицеры подхватывают падающих. Все перемешалось. Я держу бутылку

минеральной воды и с немим ужасом смотрю в зал...»

* * *

События вокруг «Курска» в стране и за рубежом

- Президент России Владимир Путин охарактеризовал ситуацию вокруг АПРК «Курск» как тяжелую. По его словам, в лучшую сторону за последнее время «мало что изменилось».

Президент отметил, что спасательная операция началась еще 12 августа, сразу же после аварии. Отвечая на вопрос, почему он не полетел в район спасательной операции, Путин сказал, что лично для него ситуация с лодкой «имеет яркую эмоциональную окраску», поскольку он лично знаком с командиром «Курска». Он рассматривал возможность вылета к месту проведения спасательной операции, однако затем пришел к выводу, что «присутствие неспециалистов не помогает, а лишь мешает». Глава государства заявил, что ситуация с ядерной энергетической установкой контролируемая и никакой угрозы заражения окружающей среды не существует. Что касается спасения техники и экипажа, то шансы на спасение крайне малы, но они есть, и специалисты будут использовать все имеющиеся в их распоряжении силы и средства. Владимир Путин остановился на том, что по существующим стандартам после пропажи подводной лодки отводится примерно 7 суток на ее поиски. Лодка же была обнаружена за 4,5 часа. Сразу после этого начались спасательные работы. Одними из главных препятствий для эффективного проведения спасательных работ были шторм и плохая погода, поэтому присутствие на месте трагедии спасателей других государств погоду бы в лучшую сторону не изменило. Тем не менее российская сторона никогда не отказывалась от иностранной помощи. Сразу же, как были сделаны такие предложения, наши моряки вступили в контакт со своими коллегами из других государств и тут же приступили к обсуждению технических параметров возможного участия иностранцев в спасательной операции.

В своем интервью Владимир Путин подчеркнул, что полностью доверяет военным и отрицательно относится к словам осуждения в их адрес.

- В пресс-службе главы Российского государства сообщили, что президент прервал свой отпуск и срочно вылетает в Москву. Возможно,

президент вылетит на Северный флот, чтобы лично контролировать ход спасательных работ в районе аварии подводной лодки.

- В Министерстве транспорта РФ сообщено, что никаких гражданских судов, с которыми мог бы столкнуться «Курск», в районе аварии не было. По словам заместителя руководителя администрации Севморпути Ушакова: «...В этой акватории не работают тяжелые атомные ледоколы. Вообще все суда российского торгового флота своевременно получили предупреждение о предстоящих маневрах и ушли из этой зоны».

- Министерство обороны Великобритании заявило, что аварийно-спасательный люк затонувшей российской подводной лодки полностью совместим со стыковочным узлом британской спасательной подводной лодки LR-5. Стыковка с такими люками, установленными на подводных лодках ВМС Польши, уже отрабатывалось ими в ходе учений НАТО. Причину неудач действия российских подводных аппаратов британцы видят в том, что те подвешены к судну-носителю и раскачиваются вместе с ним на волне...

Напрашивается вывод: англичане абсолютно не представляют себе характер действия российских подводных автономных снарядов и ход спасательной операции, однако почему-то очень хотят принять в ней участие.

- Член комитета Госдумы по безопасности В. Илюхин заявил, что, по его мнению, причиной аварии на «Курске» могло стать столкновение с кораблем иностранного государства.

- Министр обороны США У. Коэн категорически заверяет общественность, что никакие американские корабли не причастны к аварии «Курска».

- Бывший командующий Черноморским флотом Герой Советского Союза адмирал Э. Балтийский считает, что «Курск» мог погибнуть в результате столкновения с иностранной подводной лодкой. В пользу этого, по его мнению, говорит специфический характер повреждений корпуса: большая пробоина в носовой части от скользящего удара в верхнюю носовую часть корабля.

- По сообщению РТР, идут переговоры между Министерством обороны РФ и норвежскими спасателями об использовании в спасательной операции норвежского судна «Норман Пионер».

Боль сердец людских. Из телеграмм членам семей экипажа «Курска»

Переживаем страшно вместе с вами трагедию «Курска». Теряем элиту армии и флота, генофонд страны благодаря преступной деятельности перестроечной власти. Несмотря ни на что Российскому флоту быть всегда! Низкий поклон вам. Склоняем головы перед родными и близкими экипажа. Страдаем вместе с вами.

Просто жители Москвы.

Молимся и скорбим вместе с вами. Перечисляем семьям экипажа «Курска» наш трехдневный заработок.

*Коллектив кондитерской фабрики «Фарица».
Владикавказ.*

В это страшное время мы мысленно с вами. Держитесь, родные! Экипаж плавбазы «Петр Житков». Охотское море.

Выражаем искреннее соболезнование родным, близким, друзьям и боевым товарищам героически погибших моряков атомной подводной лодки «Курск». Велика наша скорбь, невосполнима утрата. Россия никогда не забудет своих сыновей. Низко склоняем голову перед их светлой памятью.

*Председатель Госсовета республики Адыгея Е. Салов.
Майкоп.*

Не на войне и не в бою,
Скажите, люди русские,
За что отдали жизнь свою
Теперь ребята с «Курска»?
А сколько нас таких на дне —
Известно лишь угодникам.
Лежим в глубокой тишине
Мы вечные подводники.
Я вам сигнал тревоги шлю
И всех прошу послушать.

Я о спасенье не молю —
Спасите ВАШИ души!!!

(Ольга Чичерина)

Глава восьмая

19 АВГУСТА, СУББОТА

Ровно неделя с момента аварии.

00.12. На борт «Адмирала Кузнецова» поднят буй, представляющий собой полый цилиндр красного цвета, высотой 1 метр и диаметром 60–70 сантиметров. К бую привязан линь длиной 10 метров. Такими буями обычно пользуются рыбаки.

00.17. АС-34 ошвартовался к левому борту «Михаила Рудницкого». Специалисты РТУ спешно, прямо на плаву производят ремонт ГАС «Глетчер».

01.50. Ил-38 завершил облет назначенных районов. Обнаружил две группы плавающих предметов. В район обнаружения направлена ГАС «Марс». Ил-38 ушел на аэродром базирования.

01.53. ГАС «Глетчер» на АС-34 введена в строй.

02.15 АС-34 погружен на борт «Михаила Рудницкого».

04.25. АС-15 погрузился в подводное положение и следует в район для поиска фрагментов затонувшей подводной лодки. Контроль за местом и действиями АС-15 и звукоподводную связь с ним осуществляет подводная лодка Б-414.

06.00. С «Михаила Рудницкого» доложили, что неисправности АС-34 и АС-36 устранены. АС-36 готовится к спуску на 08.00. АС-34 начинает зарядку аккумуляторных батарей и готовится приступить к работе сразу же вслед за АС-36.

08.55. Назначен район встречи спасательных норвежских судов «Норман Пионер» и «Морской Орел» с кораблями ВМФ РФ — радиусом 3 мили. Расчетное время встречи — 17.20.

09.04. АС-15 всплыл в надводное положение. В ходе обследования района обнаружено 5 фрагментов затонувшей подводной лодки.

09.30. АС-36 выгружен в воду и готовится к работе. АС-34 начал зарядку аккумуляторных батарей.

09.35. С «Адмирала Кузнецова» взлетело 2 вертолета для проведения допоиска в районе поисково-спасательной операции по данным наведения от Ил-38.

09.41. В район поисково-спасательных работ прибыл Ил-38 с целью продолжить поиск масляных пятен и плавающих предметов на поверхности моря.

11.00. АС-36 у борта «Михаила Рудницкого» устраняет неполадки в дифферентовочной системе.

12.42. Ил-38 обнаружил кусок брезента зеленого цвета с металлическим кольцом.

13.05. Вертолеты с «Адмирала Кузнецова» завершили свою работу. Поиск положительных результатов не дал.

13.22. Вторая пара вертолетов Ка-27 ПЛ отправлена в район нахождения предметов, обнаруженных Ил-38.

13.25. АС-36 устранил неисправность и отошел от борта «Михаила Рудницкого», следует в точку погружения.

13.45. АС-36 произвел погружение.

14.15. Ил-38 обнаружил в точках с координатами Ш=69 градусов 16 минут северная, Д=37 градусов 32 минуты восточная и Ш=69 градусов 29 минут северная, Д=37 градусов 39 минут восточная четыре предмета оранжевого цвета. У одного из них наблюдается скопление чаек. Для проверки и уточнения полученной информации с «Адмирала Кузнецова» подняты два вертолета. При более детальном обследовании обнаруженные предметы оказались оторванными рыболовецкими буями.

14.20. АС-36 находится над объектом.

15.40. АС-36 обнаружил затонувшую подводную лодку и предпринимает попытки посадки на комингс-площадку.

15.55. Начата выгрузка АС-34 в воду с «Михаила Рудницкого».

16.04. АС-36 потерял визуальный контакт с затонувшей подводной лодкой.

16.38. АС-36 восстановил визуальный контакт с объектом.

16.47. Получен доклад от экипажей вертолетов: «По данным Ил-38, произведен допоиск плавающих предметов. Результат отрицательный».

17.22. АС-36 начал очередную посадку на комингс-площадку затонувшей подводной лодки.

17.45. АС-36 отошел от комингс-площадки и прошел вдоль борта К-141. За время работы предпринято 5 попыток сесть на комингс-площадку. Три раза происходил даже первичный присос, но ни одна из попыток АС-36 присосаться к комингс-площадке положительных результатов не дала.

17.47. АС-36 всплыл в надводное положение с полностью разряженными аккумуляторными батареями.

18.07. АС-34 выгружен в воду с «Михаила Рудницкого». Начато приготовление к погружению.

19.00. Рабочая техническая группа ВМФ РФ прибыла вертолетом на

норвежское спасательное судно «Морской Орел». Произведено планирование предстоящей работы, проведены технические консультации. В район спасательных работ прибыло норвежское спасательное судно «Норман Пионер».

Англичане вертолетом прилетели на «Петр Великий», чтобы согласовать рабочие вопросы. Беседовал с ними командующий флотом. Разговор был деловой и конкретный. Адмирал Попов считал, что сверхоперативность английской стороны в развертывании своих спасательных сил далеко не случайна. Когда англичане улетали, он сухо попрощался и, не подавая руки, сказал, пристально глядя в глаза британскому офицеру:

— Я благодарен за ваше стремление помочь нам, но при этом надеюсь, что командиры ваших подводных лодок столь же благородны, как вы!

Вместо ответа англичанин опустил глаза и поспешил к вертолету. Провожать гостей на вертолетную площадку, как обычно принято, Попов не пошел...

Так нужна ли была международная помощь? Теперь, когда многие события тех трагических дней видятся по-иному, совершенно ясно, что ни английская, ни норвежская помощь была абсолютно не нужна, ибо трагический исход ситуации с «Курском» профессионалам был уже совершенно ясен. Решение о приглашении «варягов» было решением больше политическим, чем продиктованным реальной необходимостью.

— Иностранцы мне нужны не были! Решение по ним принималось без меня. Я все время находился в море, и мне было не до них, — так ответил мне на этот вопрос адмирал Вячеслав Попов.

Однако сказался массовый психоз, нагнетаемый в первую очередь средствами массовой информации. С телевизионных экранов с утра до вечера яростно кричали об отсутствии отечественных средств спасения, о необходимости немедленной расправы с руководством Министерства обороны и ВМФ. Никому даже в голову не приходило, что с глубины в 100 с лишним метров водолазы, какими бы опытными они ни были, никогда не смогут самостоятельно спасти ни одного человека. При первой же их попытке открыть люк в 9-й отсек все находившиеся там люди тут же погибли бы если не от выхода воздуха (с его выходом пропала бы воздушная подушка, в которой люди могли еще дышать), то от перепада давления, которое мгновенно составило бы более 10 атмосфер. Спасать подводников с такой глубины можно только «сухим» путем, то есть в результате присоса подводного аппарата. Факт же затопления шлюзовой камеры и деформации комингс-площадки свидетельствовал о том, что

присосаться к ее зеркалу не сможет уже ни один аппарат, ни наш, ни иностранный.

Тогда, в августе 2000 года было много разговоров о «преступной несвоевременности обращения за помощью к всесильному мировому сообществу». В чем только в связи с этим не обвиняли руководство ВМФ! Договаривались до того, что спасательная операция срывается сознательно и преднамеренно, дабы скрыть от общественности истинную причину трагедии и обезопасить себя от нежелательных свидетелей. Большого кощунства представить себе невозможно! Однако, пока политики и журналисты изощрялись в обвинениях, наши ребята делали все от них зависящее, чтобы спасти своих товарищей. И обязательно бы спасли, будь у них хоть один шанс из тысячи. Увы, не было этого шанса...

20.13. АС-34 готов к продолжению спасательных работ. Отошел от борта «Михаила Рудницкого». Следует в точку погружения.

20.25. АС-34 исполнил команду «Грунт».

21.00. АС-36 загружен на борт «Михаила Рудницкого».

21.02. АС-34 визуально обнаружил затонувшую подводную лодку. Начал работу по посадке и присосу к комингс-площадке.

22.17. АС-34 доложил, что сделано несколько заходов на аварийно-спасательный люк, но присос к комингс-площадке не получается.

22.20. АС-34 всплыл в надводное положение.

22.35. Командующий СФ утвердил состав группы консультантов для решения технических и организационных вопросов.

22.40. АС-34 подошел к борту «Михаила Рудницкого» для погрузки в трюм.

22.45. Начата буксировка спасательным буксиром СБ-523 АС-32 и морским буксиром МБ-100 — плавкрана ПК-7500 в точку проведения работ по перегрузке на рейд губы Порчниха.

23.10. ГАС «Марс» подняла с поверхности моря кусок рыболовной сети.

* * *

***Гарнизон Видяево. Из дневника инструктора 7-й дивизии Альбины
Коноваловой***

«19 августа. Прибыло 167 человек. Едва успеваем записывать. Света

Баигарина сидит на диване. Молчит, оцепенела. Как не похожа на прежнюю неугомонную Светлану, художницу нашего женсовета!

Я вспомнила, как встретились мы на мостике, что перекинут через речку в центре гарнизона. Он разделяет две улицы — Центральную и Заречную. А здесь и всего-то две улицы. Психологи уже наизусть знают расположение домов. К вечеру — повальная „облава“. Нам с Владимиром Владимировичем достался район „слева за речкой“.

Семья матроса Коркина приехала из Архангельска. Родители на богослужении. Дома один Андрей, старший брат Алексея.

Ну, как мама себя чувствует?

Пока ничего. Но она не очень здорова.

Мы беседуем о пустяках. Андрей рисует схемку. Это к вопросу о версиях. Он все понимает, закончил институт, где была военная кафедра.

— Смотрите, высота лодки 27 метров. Общая глубина погружения — 108 метров. Значит, остаточная глубина около 80 метров, — он делает паузу.

Мы понимаем, какой следует вывод. И опускаем глаза.

— Они не сделали ни одной попытки спастись! Значит, они погибли сразу. Или отрезаны. А это одно и то же.

В гостинице многих нет. Вечер. Половина — в церкви, половина — в бане. Мы встречаем последних. Распаренные, с полотенцами на голове выходят из автобуса. Теперь всюду родителей сопровождает автобус с красной надписью „Курск“.

Время... Оно всемогуще, когда рвется вперед, оно слабо и беспомощно, когда надо залечивать раны. Хронограф трагедии живет в другом измерении.

До 17-го — дни надежды, затем, до 22-го, — дни бессильной ярости».

* * *

Обстановка вокруг «Курска» в стране и за рубежом

- Вице-премьер И. Клебанов высказал мнение, что теперь шансы обнаружить на «Курске» живых людей существуют только теоретические.

- Специалисты США сообщили, что считают наиболее вероятной причиной аварии «Курска» взрыв торпеды на его борту. Свое мнение они основывают на анализе расшифровки взрывов, сделанном норвежскими

сейсмологическими станциями.

- Министр обороны США У. Коэн, выступая на пресс-конференции в Вашингтоне, сказал, что Америка имеет желание и возможность принять участие в спасательной операции в Баренцевом море.

- Главным событием 19 августа стало, безусловно, выступление начальника штаба СФ вице-адмирала Михаила Моцака, транслировавшееся по РТР. Именно он, проявив большое гражданское мужество, взял на себя смелость сказать о том, о чем многие уже знали, но не хотели говорить, и сознательно вызвал огонь СМИ на себя. Выступление М. Моцака вызвало также весьма неоднозначную реакцию в обществе. Нашлось немало таких, кто ничтоже сумняшеся тут же обвинил вице-адмирала во всех смертных грехах.

Да, то, о чем говорил вице-адмирал Моцак, было горько и страшно, но это была правда. Что ж, он знал, на что идет. Так всегда поступали и поступают настоящие офицеры.

Из вступления вице-адмирала Михаила Моцака: «На данный момент, основываясь на результатах осмотров, которые провели наши автономные глубоководные снаряды, нам понятен характер состояния корабля, состояние его прочного корпуса, надстройки и, в общем-то, на текущий момент времени ясно, что те огромные разрушения, которые произошли в носовой части корабля, в том числе связанные с разгерметизацией прочного корпуса, позволяют сделать вывод о том, что это тяжелейшая катастрофа, которую лично я как подводник знаю в истории подводного флота. По моему мнению, следствие той аварии, которая произошла (как профессионал я могу отдавать сам себе отчет), — в том, что, вероятнее всего, весь носовой блок отсеков подводной лодки затоплен и весь находившийся личный состав в этих отсеках погиб в первые минуты аварии.

Вместе с тем я хочу сказать, что я оцениваю и то, что может происходить сейчас в корме. Исходно после аварии, об этом мы неоднократно говорили, мы слышали стуки, которые подает личный состав, действуя в соответствии с теми правилами, которые существуют в организации связи с затонувшими подводными лодками. Более того, характер анализа этих стуков позволяет сделать вывод о том, что личный состав сообщал нам о том, что в отсеки поступает вода фильтрационная и что он просил подать воздух. Несмотря на то что мы считаем, что винты подводной лодки не повреждены, это могла быть разгерметизация дейдвудных сальников подводной лодки и фильтрация воды в кормовые отсеки через дейдвудные сальники, как это было на других подводных

лодках. Второе, это может быть фильтрация воды через неплотности деформированных или поврежденных переборок при ударе о грунт, вследствие которой происходило медленное заполнение концевых отсеков с повышением давления в них, что неминуемо приводило к сокращению времени нахождения личного состава, к ухудшению его жизнедеятельности и сокращению того предельного времени обеспечения жизни, на которое бы могли рассчитывать.

Возможно, сейчас отсеки находятся под очень высоким давлением, там существуют воздушные подушки, но, по существу, мы пересекли ту критическую грань обеспечения жизнедеятельности, которую мы отводили по всем руководящим документам для личного состава экипажа. Эта грань, по существу, пересечена в течение вчерашнего, сегодняшнего и, может быть, завтрашнего дня...

И более того, я хочу вам сказать, что отсутствие какой-либо информации с подводной лодки позволяет судить о том, что, видимо, критическое состояние личного состава наступило. Как бы ни было, это, конечно, тяжело говорить, но, весьма вероятно, нам придется констатировать самое худшее...

Хотя я считаю, что сутью второго этапа операции, которую мы сейчас проводим, является эвакуация личного состава... найти либо живых, либо мертвых... И мне, конечно, тяжело говорить об этом, потому что я знаю этого командира подводной лодки, много лет знаю, потому что я был командующим этой флотилией, я его назначал на должность, я его готовил и провожал в прошлом году в поход, сам с ним ходил в море, проверяя подготовленность этого экипажа. Поэтому то, что заявляется в средствах массовой информации о том, что это один из лучших экипажей, это действительно так.

Конечно, мы должны, во-первых, критически оценить ситуацию и задать себе вопрос: почему мы до сих пор не проникли в корабль? Несмотря на то что наши аппараты неоднократно подходили к подводной лодке, осуществляли посадку на комингс-площадку аварийно-спасательного люка концевой отсека корабля, но так и не смогли это сделать. Причин тут может быть несколько.

Первая причина — это то, что произошла деформация зеркала комингс-площадки при ударе подводной лодки о грунт. Вторая причина — это то, что, возможно, произошло нарушение систем, обеспечивающих герметичность камеры, в том числе, может быть, кто-либо из подводников пытался выйти из затонувшей подводной лодки с глубины более 100 метров, что в принципе не предусматривается, это я вам говорю как

профессионал и ответственно в ответ на истерию, которая идет по отдельным телевизионным каналам о том, что они могли всплыть... Выход из подводной лодки с глубины более 100 метров обеспечивается только с помощью аварийно-спасательной службы флота, путем подачи на подводную лодку специальных баллонов. В нормальных условиях те системы всплытия, которые есть на корабле, обеспечивают самостоятельный выход по буйрепу либо самостоятельно свободным всплытием только с глубин до 100 метров. Возможно, кто-то пытался осуществить подобный выход и произвел разгерметизацию этой камеры. Мы, может быть, качаем воду из моря, и наши попытки осуществить присасывание потому и заканчиваются таким неудачным образом...»

* * *

Боль сердец людских. Из телеграмм членам семей экипажа «Курска»

Дорогие наши! Скорбим и разделяем ваше горе. Вы потеряли своих любимых, а страна — лучших своих сыновей. Ваша боль близка нам. 20 лет назад нас постигло такое же горе. Но тепло морского братства, которое мы чувствуем и сейчас, помогло нам вырастить детей, а теперь мы поднимаем внуков. Флот помнит и чтит наших близких и помогает нашим семьям. Мы выстояли и вернулись к жизни. Держитесь, дорогие! Жизнь продолжается! Вы не одиноки, с вами тепло флота и всей страны. С уважением, от имени 52 вдов и родных погибших 7 февраля 1981 года

вдова вице-адмирала Тихонова и вдова контр-адмирала Чулкова.

Примите наше искреннее соболезнование. Память о ваших ребятах будет жить вечно! Крепитесь.

Шахтеры Подмосковья.

Переживаем каждый день, каждый час. Вместе с вами боль и слезы в наших сердцах. Соболезнуем. Скорбим вместе с вами снова и снова. Вечная память погибшим подводникам.

Коллектив 465-го отделения связи г. Москвы.

Вместе с вами переживаем страшную трагедию. Не отчаивайтесь. Мы мысленно с вами в вашем неизбывном горе.

Жители г. Бишкек, Кыргызстан.

Трагедию в Баренцевом море мы, петрозаводчане, переживаем как свою. Мы сохраним память о мужестве ваших близких. Вместе с вами глубоко скорбим об их гибели.

Глава самоуправления Петрозаводска А. Ю. Демин.

Седые люди плачут на берегу,
Красивые российские девушки плачут,
Плачет на берегу и китайский поэт.
Древняя нация со скорбью
Зажигает свечу за свечой, и свет тех свечей
Освещает дно Баренцева моря,
Освещает перо,
Дрожащее в моей руке.
Я тону вместе с лодкой «Курск»,
Погружаясь в воду, в то же дно морское.
Я умираю вместе со ста восемнадцатью братьями.
В чем же сердце я умру?
Солнце — мои глаза,
Не померкшие во мраке,
Морской ветер — постоянное дыхание мое.
Взгляд российской матери,
Полный слез о ста восемнадцати погибших детях,
Проложил дорогу к возвращению домой,
А на дороге есть и моя тень.

(Китайский поэт Мао Сюпу)

Глава девятая

20 АВГУСТА, ВОСКРЕСЕНЬЕ

Спасательная операция приобретает статус международной.

00.05. В район спасательных работ прибыл норвежский «Морской Орел». Встречал и сопровождал его ВПК «Адмирал Чабаненко». На борту «Орла» — мини-подводная лодка. По своим тактико-техническим данным лодка совершенно не отличается от наших подводных аппаратов, а потому ясно, что она ничем помочь не сможет. Норвежским водолазам-глубоководникам поставлена задача обследовать кормовой аварийно-спасательный люк затонувшей подводной лодки, установить причину отсутствия присоса, попытаться открыть люк и выяснить, есть ли живые люди в 9-м отсеке. На борт «Морского Орла» прибыли представители Северного флота для согласования действий и связи.

00.16. АС-34 загружен в трюм «Михаила Рудницкого».

06.30. СБ-523 с АС-32 и МБ-100 с ПК-7500 прибыли на рейд губы Порчниха.

06.45. «Михаил Рудницкий» встал на якорь. Донесение с «Михаила Рудницкого»: «АС-36 заряжает аккумуляторные батареи, пополняет запасы ВВД до 10.00. С 10.00 до 18.00 заряжать батареи и пополнять запасы ВВД будет АС-34».

08.50. Пришедшие норвежские суда встали в указанные им точки якорной стоянки. «Морской Орел» в дрейфе.

11.55. Доклад с «Морского Орла»: «Работает необитаемый подводный аппарат. Производится детальное обследование комингс-площадки».

12.45. АС-32 погружен на ПК-7500. Свою задачу по обследованию затонувшей подводной лодки аппарат выполнил. На данном этапе операции надобность в нем отсутствует.

12.50. АС-36 закончил зарядку батарей и готов к работе. АС-34 продолжает зарядку.

13.16. Доклад с «Морского Орла»: «За бортом необитаемый аппарат для наблюдения за колоколом перед спуском. Два управляемых аппарата на борту».

13.25. Доклад с «Морского Орла»: «Колокол с водолазами на безопасной глубине».

13.35. Водолазы спустились на корпус подводной лодки и начали работу.

15.20. Водолазы тщательно осматривают комингс-площадку, люк, выгородки, вентиль возле комингс-площадки. Работу ведут два водолаза, у обоих имеются видеокамеры. Связь с водолазами осуществляется по кабелям через колокол.

15.23. Доклад с «Морского Орла»: «Водолазы работали с клапаном уравнивания давления — он открыт. Начинаются работы по открытию крышки люка».

15.33. Доклад с «Морского Орла»: «Первая группа водолазов закончила работу, заходит в колокол. Готовится к работе вторая группа».

15.45. Доклад с «Морского Орла»: «Вторая группа водолазов приступила к работе, пытается открыть люк».

15.54. С борта «Морского Орла» на комингс-площадку опущен необитаемый аппарат, чтобы попытаться открыть люк с помощью манипуляторов.

17.00. Все попытки открыть люк манипуляторами результата не дают. Полностью подтверждается версия о перекосе и деформации комингс-площадки аварийно-спасательного люка, скорее всего, в результате взрыва. По-прежнему открыт лишь клапан выравнивания давления. Предположительно отсек полностью затоплен. Признаки жизни отсутствуют. В предкамере, возможно, находится человек.

22.50. Килектор КИЛ-143 по приказанию руководителя спасательных работ начал движение в базу. Информация о нахождении человека в предкамере аварийно-спасательного люка не подтвердилась.

Вспоминает командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов: «По нашим расчетам, теоретически крайний срок, до которого ребята на лодке могли еще держаться в отсеках, был 18 августа. Когда он истек, предположили (в это просто хотели верить), что, может быть, кто-то мог продержаться и до 22-го, хотя нам было уже ясно, что шансов почти никаких нет. Когда открывали люк 9-го отсека, для меня лично все уже было ясно на 99 процентов. Один процент оставался на чудо, но чуда так и не произошло... И все же до полного вскрытия люка я не мог объявить о том, что весь экипаж погиб. Я надеялся, как и все. К тому времени еще не была до конца обследована носовая часть. Я изначально сознательно запретил аппаратам ходить в нос, сосредоточив все силы на люке. Когда же пошли глянуть, то увидели, что 1-го отсека не существовало вообще. Немного осталось от 2-го и 3-го... Стало ясно, что подавляющая часть экипажа погибла в считанные секунды. Жизнь остальных измерялась минутами или несколькими часами...»

Из рассказа командира АС-34 капитана 3-го ранга Андрея Шолохова:

«...Получили задание: „Пройти в нос!“ Я, как командир, сидел за перископом и видел... Эпроновские выгородки — в них клапаны для продувания балластных цистерн — были сорваны и валялись рядом с лодкой. Я думаю, они слетели при сильнейшей деформации корпуса после взрыва. Лодка обшита резиновыми листами толщиной в 7–8 сантиметров, листы подогнаны друг к другу так, что между ними не просунуть и лезвие ножа. Так вот, у меня создалось впечатление, что между этими листами можно просунуть два-три пальца. Они разошлись... На борту были ребята с лодки типа „Курска“, они должны были идти внутрь. Один из них комментировал: проходим такой-то отсек... И вдруг лодка кончилась! Представьте пропасть под углом в 90 градусов. Торчат какие-то трубы искореженные, загнутые листы... И парень этот говорит: „1-го отсека не существует!“ Как будто его отпилили или отрубили гильотиной. Мы еще походили осторожно над грунтом, а потом нам дали команду на всплытие».

* * *

События вокруг «Курска» в стране и за рубежом

- Президент России В. Путин встретился с руководителем ЦКБ «Рубин» академиком И. Спасским.
- Вице-премьер И. Клебанов сообщил, что кормовой 9-й отсек затоплен водой. По его словам, возможное столкновение произошло на глубине 116–118 метров. Однако, по его словам, «за пределами следствия находятся 3 подводные лодки, которые принадлежат флотам США и Великобритании».
- Британское военно-морское руководство назвало спасательную операцию, в которой они планируют принимать участие, «Помощь раненой красной леди».
- Министр обороны США У. Коэн на съезде организации «Ветераны зарубежных войн» заявил, что гибель 118 российских подводников должна напомнить США о значимости военных расходов и учений, а это значит, надо увеличивать общие расходы на оборону.
- Республиканский кандидат в президенты Д. Буш-младший пообещал: «Придя к власти, я возрожу былую мощь США и выделю рекордную сумму на ее оборону».

* * *

Боль сердец людских. Из телеграмм членам семей экипажа «Курска»

Потеряли мальчиков родных, большего ведь в жизни не теряли. Потеряли сыновей своих и любовь сыновью потеряли! Мама, ты прости меня, родная, за любовь, за слезы, за мечты. Ты прости меня, родная, что не дождалась меня, не жди... Скорбим. Любим. Помним.

От родственников членов экипажа подводной лодки К-129, погибшей 8 марта 1968 года,

*Шахеростова, Макаревич, Рассадина, Иванова,
Бойцова, Ревичева. Кострома.*

Помним, скорбим. Держитесь, друзья!

Уставщиков Александр. Ялта.

Глубоко переживаем гибель АПРК «Курск». Выражаем свое искреннее соболезнование всем членам семей, друзьям моряков-подводников. Вместе с вами скорбим безмерно о погибших моряках, которые до конца своей жизни остались верны воинскому долгу. Честь им и слава! В наших сердцах и памяти они останутся навсегда.

Военнослужащие войсковой части 67978. Московская область, п/о Одинцово.

Примите наши искренние соболезнования в связи с трагической гибелью экипажа атомного подводного ракетного крейсера «Курск».

Воронежцы скорбят вместе с вами и склоняют головы перед мужеством и отвагой подводников, отдавших свои жизни во имя могущества и обороноспособности России.

*Глава администрации Воронежской области
Л. Н. Цапин.*

И любовь, и судьба — все теперь в саркофаге железном.
Стонет чья-то жена, захлебнувшись последним «Вернись!».
Смерть любая страшна, но страшнее — когда бесполезна,
Значит, надо искать оправдание смерти и смысл.

(Николай Колычев)

Глава десятая

21 АВГУСТА, ПОНЕДЕЛЬНИК

Последние усилия.

00.45. Доклад с «Адмирала Харламова»: «„Орел“ поднимает колокол».

00.50. Колокол с водолазами поднят на борт «Морского Орла».

07.20. Доклад с «Морского Орла»: «Начали спуск водолазов для осмотра кормовой части подводной лодки. Время работы 2 часа».

07.45. Доклад с «Морского Орла»: «Вскрыта верхняя крышка аварийно-спасательного люка подводной лодки. Аварийно-спасательный люк заполнен водой. Людей в люке нет. Нижняя крышка люка закрыта».

07.50. Доклад с «Морского Орла»: «Люк открыт ключом водолаза».

10.06. Доклад с «Морского Орла»: «Водолазы продолжают работать. Десять минут назад работали в районе корпуса подводной лодки. Сейчас находятся возле водолазного колокола».

10.18. Доклад начальника УПАСР ВМФ, находящегося на борту «Морского Орла»: «Закончилось рабочее совещание. Выводы, сделанные нами, очевидны и подтверждены всеми. Поставлены задачи:

- определить состояние клапана выравнивания давления;
- открытия нижнего люка.

Видел приспособления, открывающие крышку люка и клапан. Вызвало удивление отсутствие на борту аппарата для обследования отсека, но есть небольшая видеокамера, с помощью которой можно осмотреть отсек. После осмотра отсека камерой планируется провести совещание по дальнейшим действиям».

10.33. Доклад с «Морского Орла»: «Водолаз работает в районе люка, осматривает шахту».

10.56. Работы остановлены. Заведено приспособление сверху люка, закреплено, готово к работе, подготовлена камера для проведения видеосъемки в отсеке.

11.18. Водолазы от аварийно-спасательного люка подводной лодки убраны. Возле люка находятся 2 необитаемых аппарата. Один — без возможного движения, он транслирует видеоизображение. Другой — с возможностью движения и манипуляторами. Начинают работать.

12.00. КИЛ-143 ошвартовался в Североморске.

12.22. Доклад начальника УТТАСР ВМФ контр-адмирала Г. Верича: «В результате совещания сделан вывод о нецелесообразности

использования LR-5. В связи с тем что технология проникновения в отсек подводной лодки подразумевает отсутствие воды в АСЛ и в отсеке, применение LR-5 технически невозможно по той же причине, что и наших аппаратов. На комингс-площадке имеются царапины и сколы под углом 30 градусов».

12.52. Норвежским судном произведен замер уровня радиации. Дозиметр показывает ноль рентген.

12.58. Доклад с «Морского Орла»: «Открыта нижняя крышка люка подводной лодки. Началось интенсивное выделение воздуха из 9-го отсека».

Выходящий воздух был страшным ответом на мучивший всех вопрос: есть ли еще в 9-м отсеке живые люди? Теперь было окончательно ясно, что с уходящими вверх пузырьками уходит и последняя надежда. Видеокадры этого момента спасательной операции обошли телеканалы всего мира: поток маленьких воздушных пузырьков, мчащихся вверх сквозь толщу воды.

Ни крестов над погибшей подлодкой, ни вех,
Далеко до спасательной солнечной суши.
Пузырьки поднимаются стайкою вверх,
То, Россия, сынов твоих светлые души...

Доклад Главнокомандующему ВМФ: «С подводной лодки продолжается интенсивное выделение воздуха. Возможно, 9-й отсек соединен с 8-м и так далее».

Доклад с «Морского Орла»: «Окончилось интенсивное газовыделение. Опустили камеру и попытались вести обследование в отсеке. Видимость неудовлетворительная. Сделали перерыв на один час, чтобы осели взвеси».

14.17. Установлено юридически точное время вскрытия аварийно-спасательного люка К-141:

- верхняя крышка люка — 07.36;
- нижняя крышка — 12.25;
- сильное газовыделение закончилось в 13.40.

Анализ оставшегося в 9-м отсеке воздуха показал, что содержание в нем кислорода не превышало 7–8 процентов. А как известно, человек теряет сознание и погибает, когда содержание кислорода уменьшается до 15–17 процентов. Скорее всего, эти 7–8 процентов остались после интенсивного горения, о чем свидетельствовала и сильно поплавленная

пластмассовая схема, висевшая в кормовом отсеке как раз под аварийно-спасательным люком. Именно тогда стало ясно, что, даже если бы АСЛ не был деформирован от взрыва и спасателям удалось присосаться к комингс-площадке, никого спасти они все равно бы уже не смогли.

15.18. Катер с «Адмирала Харламова» поднял всплывшие с подводной лодки предметы: фрагменты бумажного ящика с латинскими буквами.

Рассказывает отец погибшего на «Курске» мичмана Александра Парамоненко капитан 2-го ранга запаса А. В. Парамоненко: «По прибытии в Видяево собрались мы, родственники погибших, и решили послать в район спасательных работ наших представителей. Нас отправилось трое: капитан 1-го ранга запаса Митяев, капитан-лейтенант запаса Исаенко и я. У нас с Митяевым на „Курске“ были сыновья, а у Исаенко — брат. Нам дали вертолет, и адмирал Попов приказал предоставлять нам все требуемые документы и показывать абсолютно все. Мы побывали на „Петре Великом“ и на „Михаиле Рудницком“. Я лично скрупулезно проверил вахтенные журналы хода спасательной операции, акустиков и так далее. Скажу честно, думал, что найду какой-либо подлог или нестыковку. Но все было четко! Претензий у нас не было никаких. Прощаясь, мы поблагодарили ребят за то, что они сделали все возможное и невозможное для спасения наших близких».

Что ж, наверное, оценка работы спасателей, данная родными погибших моряков, и есть самая верная и правдивая оценка.

15.55. Получено приказание начальника штаба СФ морскому буксиру МБ-100 и плавкрану ПК-7500 следовать в базу.

16.24. Доклад с «Морского Орла»: «Необитаемый аппарат находится в районе люка и манипуляторами пытается достать устройство, с помощью которого был открыт люк». Поток воздуха из затонувшей подводной лодки продолжается, но с меньшей интенсивностью. С правого борта «Морского Орла» опущен трос, на конце которого устройство типа «кошки».

16.35. В район люка подошел водолаз.

16.56. Водолаз продолжает работу в районе люка, убирает лишнее оборудование.

17.35. Доклад начальника УПАСР ВМФ контр-адмирала Г. Верича Главнокомандующему ВМФ: «Продолжает работать необитаемый аппарат, производит осмотр отсека. Водолаз стоит на комингс-площадке и управляет аппаратом. Последовал доклад о полном отсутствии всяких признаков жизнедеятельности в отсеке».

20.15. Доклад с «Морского Орла»: «Два водолаза находятся у горловины спасательного люка на корпусе подводной лодки до решения

вопроса о продолжении работ, осматривают свой спасательный аппарат».

21.00. Командующий Северным флотом адмирал В. Попов выступил по телевидению. Он сказал: «Я сейчас хочу обратиться к женам, матерям, к отцам, детям наших погибших подводников. Родные наши, сегодня в ваш дом пришло огромное горе. Трагедия для вас, горе для нас. Но эта трагедия и горе для всего флота, как и для командующего. Нет вины экипажа в том, что произошло. Обстоятельства были настолько катастрофическими, что после столкновения, я в этом уверен, большинство членов экипажа не прожили и трех минут. Я постараюсь все сделать, я буду стремиться всю свою жизнь, чтобы посмотреть в глаза тому человеку, кто эту трагедию организовал. Я хочу попросить вас, женщины: растите своих сыновей достойными отцов. Подводники выполнили свой долг до конца. Они честно служили своему Отечеству. Мы здесь, пытаюсь спасти людей, сделали все, что было в наших силах, и сверх того. Три тысячи моряков Северного флота занимались спасением корабля, экипажа, но обстоятельства оказались сильнее нас. И сегодня действительно еще раз убеждаешься в том, что нет нигде такого равенства перед судьбой, как у экипажа подводной лодки, где все либо побеждают, либо погибают. Горе пришло, но жизнь продолжается. Растите детей, растите сыновей. А меня простите. За то, что не уберег ваших мужиков».

22.30. Доклад с ВПК «Адмирал Харламов»: «На „Морском Орле“ поднят водолазный колокол на правый борт».

* * *

***Гарнизон Видяево. Из дневника инструктора 7-й дивизии Альбины
Коноваловой***

«21 августа. Лишь тот, кто не знает Ирину Шубину, может не понять ее улыбку.

— Держусь! — она улыбнулась с достоинством человека, знающего себе цену.

Мы обнялись. Пройдет еще два дня дня, прежде чем она сорвется в истерику.

С утра приехали представители Кольской администрации, предлагают продукты, одежду, деньги. Их разместили в свободном углу комнаты для кружковой работы. В другом углу — юристы. Дальше — психологи.

Остальное место занимают врачи со своими кроватями. Все перемешалось. В приемной — оперативный штаб. В инструкторской — телеграф. В зале для балльных танцев — финчасть.

Аэропорт в Мурмане. Журналисты охотятся за военными. У одного под мышкой куртка, из-под которой высовывается „дуло“ телекамеры. Автобусы въезжают прямо на поле. Нас предупредили, что перед вылетом родственники услышали в аэропорту сообщение, что живых, вероятно, нет...

Самолет садится. Выходят. Потухшие глаза, бледные лица. Вещей нет. Как на экскурсию. 103 человека. Они сходят по трапу и останавливаются, не понимая, зачем ступили на ту землю, с которой не вернулся муж, сын, брат. Среди родственников маячат серые куртки врачей и специалистов МЧС. На несколько дней они станут ближе, чем знакомые и родственники.

Слез нет. Нет их и в автобусе. Какая-то неестественная тишина.

Становится страшно. А день такой чудесный. Солнечный, легкий, ясный».

* * *

События вокруг «Курска» в стране и за рубежом

- Российское правительство приняло решение увеличить финансовую помощь прибывающим в Мурманск семьям моряков «Курска» до полутора миллионов рублей.

- По сообщению ИТАР-ТАСС со ссылкой на «некие военные источники», в 330 метрах от затонувшего «Курска» обнаружен фрагмент ограждения рубки неизвестной подводной лодки — предположительно, английской.

- Прокуратора Северного флота рассматривает возможность возбуждения уголовного дела по факту катастрофы.

- Госдепартамент США, изучив реалии, связанные с катастрофой в Баренцевом море, отметил, что в настоящее время расходы на оборону растут во всем мире, кроме России и Восточной Европы. В среднем на военные нужды на душу населения тратится сегодня 145 долларов, а по сравнению с прошлым 1999 годом затраты на оборону в мире выросли в целом на 32 млрд. долларов.

Боль сердец людских. Из телеграмм членам семей экипажа «Курска»

Мы, земляки Видяева Федора Алексеевича из Степной Шенталы Самарской области, выражаем глубокое соболезнование семьям подводников, всем жителям поселка Видяево.

Жители села Степная Шентала.

Спаси всех Господь! Молитесь соборно от бури, от потопления преподобным Зосиме и Савве, Соловецким чудотворцам, их памяти. 21 августа, сегодня, они плавали по Белому морю. Молитесь Николаю Чудотворцу, читайте ему акафист Божией Матери, ее иконе. Спасительница утопающих, заступница усердная, Мати Господа нашего вышнего, молим тя, скорую помощь твою по морю плавающим, тяжкие скорби терпящим яви морякам лодки, в пучине утопающим, семьям управи живот их и свободу им подежь.

Глафира. Мыс Шмидта. Чукотка.

Чтоб мир вошел в сердца и души и воцарился на земле, неважно то, где мы: на суше иль на подводном корабле. Чтоб было счастье, а не пена, и чтоб не гасли маяки, чтоб выручали нас из плена и чтоб не гибли моряки. Нет! Я не прав! Пускай не гибнут все те, кому бы жить да жить. Мне так обидно за Отчизну, которой нам дано служить. Ведь мы же ей не изменяли, она же изменила нам, опять бросая по волнам венки надежды и печали. Храни, Вас, Господи, храни! Пусть никогда не повторится печаль, плюющая нам в лица, и эти траурные дни!

В. Гиарамов. В. Тарасов. Пиафалов.

Многоуважаемые моряки! Перевел деньги, сколько мог. Держитесь, как мы держались с братишками в составе 77-й отдельной стрелковой морской бригады (ОМСБР) на Кандалакшском направлении в 1942–1944 годах. Обнимаю вас

всех. Помню и бесконечно тоскую.

Ю. Корякин, ветеран войны.

До последней секунды не веря в беду,
Когда воздуха только на вдох и на выдох,
Когда тесный отсек погружен в темноту,
Вы надеялись все же на вход и на выход.

А глубины зловещую тайну хранят
В переборочном сейфе, где глухо, как в танке,
Где в торпедах упрятан смертельный заряд,
Все на «Товсь!», как в бою, при последней атаке.

(Викдан Сеницын)

Глава одиннадцатая

22 АВГУСТА, ВТОРНИК

Так умирают последние надежды.

00.18. Приказ командующего Северным флотом: «В связи с гибелью атомной подводной лодки „Курск“ 22 августа 2000 года на всех кораблях Северного флота флаги с 08.00 приспустить. Закончить спасательные работы».

14.00. Специалисты Северного флота сняты с «Морского Орла».

14.30. «Морской Орел» начал движение из района в пункт своего постоянного базирования.

15.35. Плавкран ПК-7500 с АС-32 на борту ошвартовался в Североморске.

17.36. Получен доклад от командира бригады спасательных судов:

«Работы по восстановлению технической готовности АС-36 и АС-34 завершены».

17.38. Командующим Северным флотом принято решение о возвращении кораблей и судов, участвовавших в спасательной операции, в свои базы.

* * *

Гарнизон Видяево. Из дневника инструктора 7-й дивизии Альбины Коноваловой

«22 августа. Главный день тревоги. В каждом звуке, в каждой слезе, в каждой вспышке — истерики. В этот день никто не уходил из штаба. Стайки и группы то собирались, то распадались. Иногда говорили. Иногда молчали. Ждали. Чего? Хоть крупницы истины.

— Они убили не только нас! Они убили всех жен, сестер и матерей! — сказала мне Оля Шевчук.

Ее брат Алексей, капитан-лейтенант, остался в черной непроницаемой мгле.

— Кого вы имеете в виду?

— Того, кто их не достанет.

В 13 часов началось собрание. Оно получилось скомканным. Сначала шла вялая перебранка по поводу развала флота. Потом требования — достать тела. Говорил один В. Куроедов. И. Клебанов стоял слева от него и молчал. Накануне ему стало плохо с сердцем. В это время подошла Антонина Петровна Садиленко, мама капитан-лейтенанта Сергея Садиленко. Никто не обратил внимания на ее передвижения, поскольку накал страстей шел с другого конца зала. А разъяренная женщина, как тигр из засады, неожиданно бросилась на Илью Клебанова.

— Отдай мне сына, — слышался ее гневный голос.

Вице-премьер побледнел, но с места не сдвинулся. Он и не защищался. Собрание закончилось в 15 часов. До вечера никто не ушел. В 20 часов в Видяево прибыл президент страны. Он сразу же направился к жене командира Ирине Лячиной.

В 21.15 началось собрание. Владимир Владимирович — стремительный, собранный — один на сцене. Вопросы — ответы. Вопросы — нелिцеприятные, порой жесткие, ответы — правдивые, по существу.

— Что касается трагедий, то трагедии были всегда. У нас страна в трудном положении. У нас флот в трудном положении. Мы должны иметь технически оснащенную армию.

И зал понял президента. Долго обсуждали вопросы выплат денег, установки льгот и получения жилья. Потом разговор вернулся к спасательным работам, но уже в миролюбивом ключе. Сказалось обаяние личности президента».

* * *

События вокруг «Курска» в стране и за рубежом

- На Северный флот прибыл президент России В. Путин.
- Из радиопередачи «Голос России», транслирующейся во многих странах мира:

«В связи с гибелью подводной лодки „Курск“ мы получили много писем наших слушателей с соболезнованиями по поводу трагедии в Баренцевом море.

Их проникнутые сочувствием строки резко контрастируют с тем, как на постигшую нас беду откликнулись западные СМИ. Чего только не

говорили и не писали! Торопились хоронить и российский флот, и саму Россию, обвиняли российских военных в неумении обращаться со сложным современным оружием — и так далее и тому подобное.

Обвинения чаще всего были несправедливыми, но до справедливости ли было тем, для кого главное — не человеческое горе, а политические интересы. „Трагическим происшествием бессовестно воспользовались в интересах внутренней и внешней политики“, — констатирует в „Хельсинки саномат“ commodор Георгий Алафузов, сотрудник Высшей школы обороны Финляндии. Западные военные, похоже, вообще были куда объективнее в оценках, чем их политики. Были ли эти оценки достойным противовесом той кампании очернения, которая велась против России и ее флота? Вряд ли. Но они были, и на них хотелось бы остановиться подробнее.

Объективность военных может быть продиктована, в частности, и тем, что они чувствуют между собой определенную общность: у них одни и те же опасности и зачастую схожие проблемы. „Команда каждой такой подлодки любой страны находится в постоянной повышенной готовности, — говорит французский подводник Анри Леша. — Но даже при самой, казалось бы, идеальной ситуации, когда все работает четко и слаженно, нельзя исключить возможность технических неполадок и человеческих ошибок“. В подтверждение он приводит пример трагической гибели двух французских подводных лодок, работавших на дизельном топливе. В 1967 году при погружении затонула, не выдержав сильного давления водной массы, „Минерва“, в 1970-м в результате аварии навсегда исчезла в морской пучине „Эвридика“. В обоих случаях погибли все находившиеся в подлодках моряки.

„От подобных ЧП не застрахован никто, — заявил представитель министерства обороны Великобритании, комментируя гибель „Курска“. — Все развитые государства, имеющие мощный военно-морской флот, сталкивались с неординарными происшествиями, часто ведущими к гибели подводников.

Российские моряки „Курска“, — подчеркнул он, — показали себя настоящими героями, приняв решение о немедленной заглушке атомного реактора“.

Можно ли было спасти экипаж? Этот вопрос дискутируется особенно часто. Вот отрывок интервью председателя правления Лиги подводников ВМС США адмирала в отставке Уильяма Смита.

Корр.: Вам приходилось самому оказываться в подобных ситуациях?

Смит: Нет. Зато я хорошо знаю обстоятельства утраты ВМС США двух атомных подводных лодок — „Скорпиона“ и „Трэшера“. И для меня

нет сомнений, что, как только в отсеки начинает поступать вода, для экипажа все кончено.

Корр.: Если бы на месте россиян в ситуации с „Курском“ оказались американцы, можно было бы спасти экипаж, а то и лодку?

Смит: Не думаю. В самом деле, не думаю. Проблема была крайне сложной. Может быть, нам удалось бы добраться до корпуса корабля чуть быстрее, но результат был бы тот же...

Еще одно мнение военного моряка — на этот раз о том, своевременно ли обратились российские моряки за помощью. Бывший подводник, плававший на английских атомных подводных лодках, Ричард Шарп не считает, что русский флот медлил с обращением за иностранной помощью дольше, чем это делали бы другие в таких же обстоятельствах. Британский флот вряд ли обратился бы за помощью к французам, если бы британская лодка затонула в Английском канале.

И наконец, последнее — состояние российского флота на фоне гибели „Курска“. Ричард Шарп говорит: „После несчастья со „Скорпионом“ в 1968 году никто не говорил, что весь американский флот находится в упадке. Несчастья случаются, и любая попытка связать гибель „Курска“ с состоянием всего российского флота — нонсенс“.

В заключение процитируем „Хельсингин саномат“, уже упоминавшегося commodора Георгия Алафузова: „Ничто не может компенсировать жизни 118 моряков. Удар был сильным — по военноморскому флоту, Вооруженным Силам, родственникам погибших, по всей нации. Но Россия — великая держава. Она настолько сильна, что справится и с этой бедой, как справлялась всегда и раньше. Экипаж подводной лодки „Курск“ отдал себя Родине и погиб, ее защищая. Он достоин нашего уважения“».

* * *

Боль сердец людских. Из телеграмм членам семей экипажа «Курска»

С болью и горечью восприняли жители Армавира известие о тщетном исходе спасательной операции. Тяжело расставаться с надеждой. Дорогие наши, скорбим вместе с вами и низко склоняем головы перед подвигом ваших сынов, мужей и братьев. Вечная им слава и память. Держитесь, крепитесь, с вами вся

Россия.

Глава города Армавира Г. Ю. Королев.

Память о героях-моряках «Курска» всегда будет жить в наших сердцах. Скорбим вашему горю. Слава Российскому флоту!

Строители, бывшие моряки. Джизак, Узбекистан.

Склоняем знамена перед памятью павших на боевом посту товарищей. Слава вам и вечная память!

Военнослужащие Волгограда.

Выражаю глубокое соболезнование родственникам погибших моряков АПЛ «Курск», всем морякам соединения. Будем помнить тех, кто ушел в морскую пучину, не запятнав чести России.

Губернатор Вологодской области В. Е. Подзгалеv.

Дорогие товарищи! Многотысячный коллектив ветеранов ВМФ Киева переживает вместе с братским народом России по случаю гибели АПЛ «Курск», разделяет с вами боль утраты. Восхищены героизмом моряков-подводников. Чтим светлую память о них.

По поручению президиума Товарищества ветеранов ВМФ Киева

Горбунов, Алтунин.

Глава двенадцатая

РОССИЯ СКЛОНЯЕТ ГОЛОВУ

День 23 августа в стране был объявлен днем траура. Утром по дороге на службу зашел в магазин и купил бутылку водки. Пожилая продавщица, понимающе поглядев, со вздохом произнесла:

— Сегодня одни моряки и покупают. Как все страшно.

Вместо обеда с ребятами выпили по паре поминальных чарок. Говорить не хотелось. На душе пустота. Сел в кабинете и, наверное, впервые пожалел, что так и не научился курить.

В далеком 70-м году в Северной Атлантике погибла К-8 — лодка нашего гарнизона. Отец тогда чудом остался жив — в самый последний момент он не пошел на ней в море. Но беда не обошла моих одноклассников: погибли в море отцы Игоря Петрова и Иры Германович. Я, наверное, до конца жизни буду помнить тот страшный апрельский день. У нас, четвероклассников, должна была быть контрольная по математике, но учитель все не появлялся. А затем забежала заплаканная чужая учительница и сказала, что занятий сегодня больше не будет. Радостные, мы побежали домой, а дома я застал рыдающую маму и уже от нее узнал, что в море погибла «восьмерка». Я помню, как страшно кричали женщины и машины «скорой помощи» день и ночь стояли в нашем дворе. Помню красные флаги с черными лентами на Доме офицеров. Тогда мне казалось, что вместе с нами о постигшем горе скорбит весь мир, и, только значительно повзрослев, я понял, что все было совсем не так. И тогда я дал себе слово обязательно написать о подвиге К-8, отдав тем самым долг поколению отцов от поколения сыновей.

Этот долг я исполнил, написав книгу «Бискайский реквием», где постарался с документальной точностью, опираясь на материалы правительственной комиссии и воспоминания оставшихся в живых членов экипажа, восстановить все подробности той давней трагедии. Я искал ветеранов К-8, а они искали меня. Я ездил на их встречи в Петербург, и вдовы относились ко мне как к своему сыну. Уже позднее мы сняли документальный фильм о К-8. Так уж получилось, что он вышел на телеэкраны сразу же после трагедии «Курска», навсегда связав для меня эти две беды. Наверное, это было не случайно, ибо я вдруг с отчетливой ясностью осознал, что отныне мой долг — сделать книгу и о ребятах с «Курска». Если книга о К-8 была данью памяти поколению отцов, то книга

о «Курске» — это дань памяти поколению сыновей. Будучи в Видяеве и видя совсем еще юных девочек-вдов, я понял, что сделаю все от меня зависящее, чтобы не был забыт подвиг их мужей-мальчишек.

23 августа 2000 года — особый день в истории нашего флота. Впервые государство приспустило флаги в память о павших моряках. Доселе такого не делал у нас никто и никогда. Порт-Артур и Цусима, Таллиннский переход и трагедия Севастополя, «Новороссийск» и К-129, С-80 и К-8... Ни разу страна официально не преклоняла колени перед памятью своих моряков. Непостижимо, но так было! Помню, как в 1989 году все мы ждали от тогдашнего руководства дня траура в честь ребят с «Комсомольца». Увы, не дождались.

Удивительно, но несмотря на гибель К-8 больше половины мальчишек из моего гарнизонного гремихского класса поступили в военно-морские училища. Большинство из них впоследствии служили на Севере, командовали лодками. Ныне морскую форму надел уже мой сын. Наверное, так и должно быть — чтобы вместо отцов на боевые посты заступали сыновья. Этим и только этим жив наш флот. А потому, несмотря на все беды и напасти, я свято верую в то, что мы выдюжим и ныне, выдюжим и выстоим, ибо так уж устроена наша Россия.

23 августа по Российскому телевидению выступил президент России Владимир Путин. В своем выступлении он честно ответил на многие вопросы, волновавшие всю страну. Из выступления президента:

«...Позавчера министр обороны Игорь Дмитриевич Сергеев, а вчера Главнокомандующий военно-морским флотом и командующий Северным флотом подали мне рапорта об отставке. Эти рапорта не будут приняты. Не будут приняты, повторяю, до полного понимания того, что произошло, в чем причина и есть ли виноватые. Действительно виноватые. Или это просто трагическое стечение обстоятельств, трагедия. Никаких огульных расправ под влиянием эмоциональных всплесков не будет. Я буду с армией и буду с флотом. И буду с народом. И вместе мы восстановим и армию, и флот, и страну. Нисколько в этом не сомневаюсь. Меня огорчает и тезис, который в последнее время очень часто звучит: о том, что вместе с лодкой „Курск“ утонула честь флота, гордость России... Вы знаете, наша страна переживала и не такие года лихолетья, которые мы прожили в последнее время. Сталкивались мы и наши предки и с более тяжелыми катастрофами. Но все пережили. И у России всегда было будущее. То, что мы переживаем сегодня, — это очень тяжелое событие. Но уверен, абсолютно уверен в том, что события подобного рода должны не разъединять, а объединять общество, объединять народ. Уверен, что мы вместе преодолеем

негативные последствия, с которыми мы сталкиваемся в последние годы...

Давайте восстановим хронологию. С лодкой была потеряна связь 12-го числа в 23 часа 30 минут. С этого момента был объявлен розыск. На розыск в таких условиях отводится штатно до семи суток. Лодка была обнаружена в 4 часа 30 минут 13-го числа. А в 7 часов утра меня проинформировал об этом министр обороны. И что знали на этот момент военные? Первое — о том, что с лодкой утрачена связь. Второе — что она лежит на дне. И третье — с ней установлен контакт. С помощью технического средства, которое на лодке есть. Это же учения. О чем информировать в данный момент? Можно было бы говорить, что с лодкой утрачена связь, но это же нештатная ситуация, это бывает. И можно, конечно, поспорить, можно за это критиковать, но осуждать за это военных я бы не стал.

Сразу же после того, как стало ясно, что ситуация носит критический характер, сразу же, 14-го, об этом прошла информация в СМИ. Но сразу же после утраты связи были развернуты спасательные работы. Повторяю: сразу же после утраты связи. Сам факт обнаружения лодки через четыре с половиной часа говорит о том, что начались спасательные работы.

Теперь о том, располагали военные всеми силами для этих спасательных работ или не располагали? Не все знают, но, видимо, об этом нужно сейчас сказать: дело в том, что проект, сам проект лодки, который разрабатывался в середине 80-х годов, был закончен в конце 80-х. Он предусматривал, что производится лодка, а вместе с ней производятся средства спасения. Вот эти батискафы, которые и применялись нашими моряками. И они были в распоряжении флота, они были в исправном состоянии, и они использовались. Именно на них и рассчитывали моряки. Когда мне министр обороны докладывал, что у них все есть, он говорил правду.

Если же посмотреть, как развивалась ситуация с применением иностранной помощи, то первое официальное обращение с предложением о помощи поступило 15-го числа. И моряки сразу же согласились. Началось выяснение, согласование технических параметров, началось согласование организации совместной работы. Как мы знаем, с 15-го числа прошло пять дней и на шестой день только норвежские водолазы вскрыли люк лодки. На шестой день. Как бы ни было печально об этом говорить, но это значит, что даже если бы 13-го сразу обратились инициативно, то прошли бы 14, 15, 16, 17, 18-е числа. Вы понимаете, о чем я говорю? И обращаю ваше внимание на то, что норвежские водолазы — это же не военные водолазы, это водолазы коммерческой фирмы, которая используется на буровых нефтяных вышках, работающих на шельфе. Уверен, что если наши

нефтяные компании будут осваивать шельф, и у них будут такие же водолазы.

Вопрос в том, почему у военно-морского флота не было водолазов? Вот это самый принципиальный вопрос, самый главный. Ответ на него в принципе тоже понятен. Не думаю, что это было умным решением, мягко говоря, но ответ как раз заключается в том, что средства спасения предусмотрены были проектантами лодки вместе с лодкой, считалось, что этого достаточно. Кроме того, без самих батискафов, даже с использованием водолазов, спасти людей невозможно. Это тоже совершенно понятно, очевидный факт. Открыть просто люк — это значит (даже если там кто-то есть) уничтожить все живое внутри лодки. Поэтому без батискафа тоже ничего невозможно сделать. Все это дает нам основания утверждать, что повальные и огульные обвинения военных в некомпетентности, в несвоевременном информировании и так далее не имеют под собой оснований. Они несправедливы.

Но это не значит, что мы не должны, и я уже об этом сказал, глубоко и основательно разобраться в причинах трагедии и в том, как развивалась ситуация. Это, конечно, будет сделано и технической комиссией соответствующей, и Генеральной прокуратурой, и Федеральной службой безопасности, которая будет обеспечивать оперативное сопровождение возбужденного уголовного дела».

Из обращения военного совета Северного флота:

«С 12 августа до настоящего времени весь личный состав флота следил за ходом спасательной операции в Баренцевом море. Катастрофа атомной подводной лодки „Курск“ стала общей трагедией не только Северного флота, но и всех россиян. Мы жили одной мыслью — как спасти экипаж. Тысячи телеграмм и звонков со словами поддержки и советами по спасению пришли в наш адрес. Спасатели России, Норвегии и Великобритании сделали все, чтобы проникнуть в корпус аварийной подводной лодки, хотя надежд было крайне мало.

В 12 часов 25 минут 21 августа 2000 года вскрыт аварийно-спасательный люк корабля, отделявший веру от отчаяния и трагедии.

Мы с болью в сердце говорим: корабль затоплен, надежды больше нет. Обстоятельства и развитие аварии оказались выше возможностей борьбы за живучесть и спасение экипажа. К нам в дом пришла единая для всех беда. Экипаж принял героическую

смерть и погиб вместе с кораблем.

Мы глубоко скорбим вместе с родными и близкими, разделяем общую боль. Сплотимся во имя живых, вечная память нашим павшим братьям-морякам».

* * *

***Гарнизон Видяево. Из дневника инструктора 7-й дивизии Альбины
Коноваловой***

«24 августа. На прощальный ритуал всех родственников не взяли. По одну сторону военного пирса теплоход, нарядный, как весенняя бабочка. По другую — крейсер „Воронеж“, такого же класса, как „Курск“. На борту черной подлодки — черные силуэты подводников, застывших в строю.

Причал разделил жизнь надвое. Пограничный рубеж между надеждой и долгом.

Бирюзовая вода охватила светлые бока „Клавдии Еланской“ и ласково понесла в открытое море. Там с героями будет прощаться страна. Двадцать семь венков, две тысячи цветов лягут на вдруг почерневшую воду.

25 августа. День Матвиенко. Вице-премьер прибыла утром. Сначала прошла встреча с представителями женской общественности АПРК „Курск“. Вопросы крутились вокруг льгот и выплат. Затем — прием по индивидуальным просьбам. Приходит мать погибшего лейтенанта. Вместе с невесткой.

— Прошу зарегистрировать брак.

На экипаже — восемь гражданских жен, две из них — беременные. Другие родители:

— Мы просили зарегистрировать брак между сыном и его невестой.

Сейчас просим не делать этого. У нас у самих проблем полно и жилья нет.

К слову сказать, брак не был зарегистрирован, несмотря на обещания В. Матвиенко и В. Путина. Закон есть закон!

После приема — встреча вице-преьера со всеми родственниками. Наступил как бы другой отрезок времени — организационно-материальный. Начали уезжать семьи из Видяево.

29 августа. Выездное заседание попечительского совета администрации Мурманской области. Объявление при входе: „Желающие

улететь самолетом — гарантированно улетят завтра“.

31 августа. Создан общественный комитет членов семей и родственников военнослужащих АПЛ „Курск“. Статуса пока никакого: ни юридического, ни общественного. Отныне эта женская организация и будет заниматься распределением средств. Председателем избрана жена командира Ирина Лячина».

* * *

***Боль сердец людских. Из книги отзывов в гостинице «Урица» гарнизона
Видяево:***

Дорогие видяевцы! Мы искренне приносим вам свою благодарность за тепло вашей души, за доброту и поддержку. Огромное вам спасибо!

Семья Митяевых.

Уважаемые офицеры-подводники! Всем сердцем благодарим вас за сердечный прием, за теплое, чуткое отношение, за понимание чужого горя, за ваше терпение. Желаем вам крепкого здоровья, сохранить теплоту, понимание чужого горя, быть такими же отзывчивыми, добрыми. Всего вам, хорошие вы наши, доброго. Всегда будем рады вспоминать видяевское гостеприимство.

*С уважением у вас семья погибшего матроса Алеши
Шульгина. Архангельская область, г. Котлас.*

Дорогие видяевцы! Примите от нас самую искреннюю благодарность. Я тетя, «любимая тетушка», как называл меня мой «желанный племянничек», я так его называла, Саши Гудкова, командира группы радиоразведки. Ко мне присоединяются все остальные наши родственники, а также отцы вологжан. Они просили меня написать об этом. Мы поняли это морское братство, мы видели, как переживала в это время вся страна. А вы приняли все на себя, всю боль утраты за наших близких. Каждую минуту, каждую секунду мы чувствовали вашу заботу.

Спасибо всем матросам и офицерскому составу, что помогали переносить это горе, что всегда были с нами везде и всюду. Вы своим участием помогли выстоять в самые трудные минуты, а в первую очередь родителям и женам. Теперь критический момент прошел, время будет залечивать раны... Дай Бог всем вам сил и здоровья. Вы для нас стали родные. Приношу свою благодарность всем медицинским работникам, а в первую очередь психологам, психиатрам. Они очень-очень помогли, вселили уверенность в нас, в наши силы.

С уважением тетя Саши Гудкова.

Глава тринадцатая

ЗАМЕТКИ НА ПОЛЯХ ЧЕРНОВИКОВ

Очень часто строгая фактура документа говорит намного больше, чем любое писательское перо. Передо мной справка УВР МО РФ по «Курску» на 07 часов 00 минут 23 августа 2000 года:

«Справочно. Всего находилось на борту — 118 человек.

В том числе:

• офицеров — 49 (5 — штаба, 43 — экипажа АПК, 1 — 874 ВП МО РФ);

- мичманов — 37;
- военнослужащих по контракту — 9;
- военнослужащих по призыву — 22;
- от промышленности — 1.

Из числа находившихся на борту:

- женатых — 62;
- холостых — 56.

Нуждаются в получении жилья:

- семьи, имеющие 1 ребенка, — 28;
- семьи, имеющие 2 детей, — 17;
- семьи, имеющие 3 детей, — 1;
- семьи, не имеющие детей, — 16;
- проживали в п. Видяево вместе с родителями — 4;
- родители проживают в других регионах России, странах СНГ и имеют право на улучшение жилищных условий — 9.

Дети в семьях — 65, в том числе:

- дошкольного возраста — 29 (9 грудных);
- школьного возраста — 30 (3 — выпускники 2001 г.);
- старше школьного возраста — 6 (в т. ч. 2 курсанта ВМИ).

Беременных жен — 4 (в их числе 2 невесты).

Среди жен подводников:

- не имеют работы — 50;
- работают — 12.

Денежное довольствие выплачено по август с. г. включительно. В настоящее время производятся компенсационные выплаты.

1. Психологическая обстановка в семьях членов экипажа АПК „Курск“ и среди их родственников продолжает оставаться крайне напряженной. По

оценке специалистов 156 человек из их числа пережили острую ситуативную реакцию на гибель родных и близких. В связи с этим за истекшие сутки проводились интенсивные психореабилитационные мероприятия. В Видяеве и Североморске продолжают круглосуточную работу 2 штатных центра психологической помощи и реабилитации. Непосредственное оказание психологической помощи семьям:

- 10 психологов флота;
- 7 психологов Центра реабилитации ветеранов войны и ВС г. Североморска;
- 6 психотерапевтов Военно-медицинской академии;
- 12 специалистов управления здравоохранения области;
- 5 врачей группы медицины катастроф МЧС России.

Общую организацию психологической помощи осуществляет группа психологов Главного управления воспитательной работы ВС РФ.

По состоянию на 23 августа с членами семей проведено 97 психодиагностических и 105 психокоррекционных мероприятий. На грани истерики находится 9 человек. Госпитализировано 5 человек.

2. Продолжается прибытие членов семей родственников подводников. По состоянию на 7.00 23. 08 прибыли и размещены 356 родственников 97 членов экипажа. 331 человек размещен в Видяево, 25 — в Североморске. 119 членов семей подводников проживают в этом районе на постоянной основе. Всего в Видяевском районе базирования и Североморске находятся 475 членов семей, родственников и близких подводников. Из них в гостиницах размещены 72 человека. Большая часть размещается на квартирах в семьях военнослужащих.

3. В ГУВР завершается работа по уточнению и сверке сведений о ближайших родственниках членов экипажа: их материальной обеспеченности, жилищных проблемах, состоянии здоровья, необходимости трудоустройства, определения на учебу детей и т. п.

4. Осуществляется взаимодействие с администрациями субъектов Российской Федерации, на территории которых проживают родственники членов экипажа „Курска“, а также с их постоянными представительствами в Москве. При содействии местных органов власти взята под контроль отправка железнодорожным и воздушным транспортом родственников членов экипажа в Видяевский район базирования.

5. За истекшие сутки по телефонам „горячей линии“ поступило 105 обращений, в том числе 91 обращение из Москвы, 12 — из субъектов Российской Федерации, 1 — из Украины, 1 — из Казахстана.

Поступившие обращения затрагивают следующие вопросы и

проблемы:

- 76 — желание оказать материальную поддержку семьям;
- 16 — выражение сочувствия и соболезнования;
- 7 — критика действий руководителей государства, командования ВМФ;
- 3 — предложение врачей-психотерапевтов о готовности оказать практическую помощь членам семей;
- 1 — предложение оказать помощь в расследовании причин катастрофы.

Граждане, обратившиеся по телефонам „горячей линии“, представляют различные социальные группы и слои:

- интеллигенция — 57 процентов;
- пенсионеры — 17 процентов;
- рабочие — 15 процентов;
- представители коммерческих структур — 3 процента.

Анализ поступивших телефонных сообщений свидетельствует о глубоком переживании обществом произошедшей трагедии. При этом значительно возросло количество звонков с предложением помощи, в том числе квалифицированной психологической. В большинстве обращений выражается готовность немедленно выехать на место трагедии.

6. Продолжается поступление финансовых средств в фонд помощи семьям погибших моряков.

С этой целью центральными органами военного управления и войсками (силами) осуществляется комплекс мероприятий.

Главным командованием ВМФ продолжается сбор пожертвований от граждан. За период с 19 по 23 августа собрано более 70 тыс. рублей.

Главнокомандующим ВВС направлена материальная помощь в размере 400 тыс. рублей.

Командующим Тихоокеанским флотом 22 августа переведены денежные средства в размере 259 тыс. рублей. Продолжается дальнейшая работа по сбору наличных денег.

Главнокомандующим ракетных войск стратегического назначения направлена материальная помощь в размере 616 тыс. рублей.

Московский округ ВВС и ПВО перевел денежные средства в размере 60 тыс. рублей.

В военных округах, на флотах, Каспийской флотилии открыты счета. Материальная помощь продолжает поступать, суммы уточняются. По-прежнему продолжают поступать денежные переводы на объявленный счет и адресная помощь семьям и родственникам членов экипажа от частных

лиц и организаций».

* * *

В управлении воспитательной работы, не переставая, круглосуточно звонит телефон. Это так называемая «горячая линия». Сажусь рядом с ребятами, беру трубку.

Василий Петрович, пенсионер из Москвы:

— Хочу узнать, чем еще кроме денег мы можем помочь семьям моряков? У меня хороший дом в деревне недалеко от Москвы по Калужской дороге. Мы с женой там одни целое лето. Есть возможность брать у местных жителей свежее коровье и козье молоко, мед. И места живописные, экологически самые чистые в Подмосковье. После Севера и сильнейшего стресса поправить здоровье ведь надо. Готовы взять детишек на лето или целую семью. Спросите, может, кто пожелает?

Николай, рабочий АЭС, Калуга:

— Назовите цифры счета, на который можно деньги перечислить. Не успел записать. Мы с друзьями все вместе решили сброситься и послать семье одного из подводников — самой бедной и необеспеченной.

Семья Кузнецовых из Смоленска:

— Мы сопереживаем вместе с родителями ребят. У нас два сына.

Старшему призываться в следующем году. Ужасно жалко всех. И командующего флотом жаль. Мы смотрели по РТР его обращение к родителям и плакали. Он — хороший человек и командующий. Подал в отставку, потому что чувство чести в нем есть и совесть. Но если он покинет флот, то это будет еще одна крупная потеря. Мы верим ему, верим офицерам флота и военным вообще. Убеждены, что власти повернутся лицом к их проблемам после этой трагедии.

Сергей Носов, программист, Москва:

— Можно сказать, что вся страна переживает большое горе — гибель лучшего экипажа атомной подлодки. Переживает искренне, как за своих детей и братьев. Я считал, что в России равнодушных не осталось. Но оказалось хуже.

Вечером переключаю телевизор на канал НТВ, а там — Новожинов со своими виртуальными уродами устроил комедию из нашей беды. Как можно дойти до такого кощунства — в мультяшки все превратить и шутить на тему гибели 118 человек? Креста на нем нет — это точно!

Владимир Белевич, капитан 2-го ранга в отставке, Минск:

— Вся наша республика скорбит вместе с вами. Они ведь и наши дети. Сколько молодых ребят ушло из жизни! Но вы не давайте политикам греть руки на их гибели. Сколько умников развелось задним-то умом... Не позволяйте чернить вашего президента!

Воскобойников, пенсионер, Москва:

— Мы с женой живем на небольшую пенсию. Хочу перевести хотя бы сто рублей. Если всем миром сбросимся, то как-то поможем пережить горе несчастным вдовам.

Шеремет, Киев:

— Ребята, умоляю вас: не оставляйте жен и матерей погибших моряков наедине со своим горем. Помните о них всегда, а не только сейчас!

Григорий Федоренко, пенсионер из Новороссийска:

— Я — пасечник, развожу пчел. Хотел бы послать меда детишкам, оставшимся без отцов. Как это можно сделать?

Клавдия Сметанина, город Ковров, Владимирская область:

— Я сама мать солдата и как никто другой могу понять, какое это горе...

Растишь, растишь его... Я бы не пережила такое известие. Бедные матери!

Становится жутко. И как не стыдно журналистам, репортерам всяким с камерой лезть к этим несчастным женщинам с интервью. У них свои интересы. Им нужна сенсация. Оградите матерей, прошу вас! Не давайте терзать их души!

...Через час я заканчиваю отвечать на звонки и встаю из-за стола с ощущением, что успел прожить за это время целую жизнь.

* * *

При первой возможности вылетаю на Северный флот — с разрешения начальника Главного штаба вписываюсь в полетный список ближайшего транспортного самолета. Захожу в секретариат к ребятам. Стол у начальника секретариата Вити Дровосекова завален грудой бумаг.

Вот видишь, — говорит он мне, — это все предложения о спасении и подъеме «Курска». Поток идет непрерывно.

Куда вы все это девааете?

Сортируем и отправляем специалистам в УПАСР. Ни одна бумага не должна остаться незамеченной, а вдруг в ней именно то, что надо!

Беру в руки верхнее письмо. Инженер из военного университета

предлагает соорудить платформу по размерам «Курска», затопить ее с помощью большого надводного корабля и затем отбуксировать на мелководье. Перед буксировкой провести операцию по заморозке внутри лодки.

Вот еще одно. Предложения генерального директора — главного конструктора НПЦ «Технология и эффективность» из Петербурга Ю. Абрамова: «Необходимо срочно обеспечить отделение глубоководными водолазами или краном спасательной камеры, не всплывшей при аварии. При этом появляется возможность доступа через второй люк в центральную часть прочного корпуса, вход туда через люк 9-го отсека связан с необходимостью прохода через реакторный отсек, что может быть затруднено. Обеспечение возможности при этом немедленного подъема погибших и документации центрального поста позволит не связывать эти мероприятия с подъемом лодки, который может затянуться на неопределенный срок».

Рейс на Североморск суматошный. В самолет загрузили какой-то ЗИП и здоровенный компрессор, предоставленный одной из частных московских фирм. Струей сжатого воздуха предполагают резать корпус «Курска». До этого компрессор якобы удачно использовали для чистки подземных систем от заносов. Обслуживающие компрессор ребята измотаны до предела, говорят, что не спали несколько суток. Очень переживают за «Курск». Все бывшие кандидаты наук и разработчики этого самого компрессора, с помощью которого теперь же и чистят московские подземелья. Все надеются хоть чем-то помочь подводникам.

До Видяевского гарнизона добрался вместе с заместителем командующего Северным флотом вице-адмиралом Доброскоченко. Всю дорогу ехали молча. Не знаю, о чем думал заместитель командующего, а я мысленно готовился к встрече с большим горем, в которое мне предстояло скоро окунуться.

Никогда раньше не был в Видяеве. Городок показался очень красивым и каким-то просветленным. Может, так было из-за солнечной теплой погоды. Вокруг на сопках много зелени, и не каких-то карликовых берез, а самых настоящих деревьев, особенно рябины. Дома в гарнизоне в меру обшарпаны, а заколочено всего несколько штук, видимо, наиболее старых. После родной Грехихи, где я побывал в мае (снимал телефильм о К-8) и увидел почти грозненские руины, Видяево — просто столица. Может, еще и потому, что здесь по сравнению с Грехихой не возникает такого чувства оторванности от Большой земли. В сутолоке августовских дней записей почти не вел, а потому впечатления тех августовских дней в Видяеве

остались лишь фрагментами на полях записной книжки.

* * *

В местном ДОФе — штаб по встрече и проводам родственников «курян». На входе все увешано объявлениями, касающимися членов семей экипажа «Курска». В комнатах полно народа: здесь организуют транспорт отъезжающим, заказывают билеты, там решают финансовые вопросы, выдают всевозможные документы. В небольшой боковушке разместились психологи, юристы и врачи. С пожилой женщиной плохо. Ее уложили на койку и отпаивают лекарствами. Разговариваем с врачами. Спрашиваю: «Много ли сердечных препаратов понадобилось?»

— Вон видите, это за полдня! — кивает врач на грудку пустых бутылочек.

— Так много! — удивляюсь я.

— Много? — усмехается невесело мой собеседник. — Первые дни за час в несколько раз больше уходило. Сейчас люди хоть немного успокоились.

Много беседуем с начальником управления воспитательной работы флота контр-адмиралом Дьяконовым. Он сам выходец из Видяева, много лет здесь служил. Некоторых «курян», тех, кто постарше, знал лично. У дверей его кабинета все время люди. Вопросов и проблем масса. Кто-то пришел насчет квартиры, кто-то насчет размеров пенсии.

За одним из столов в конференц-зале родственникам по списку выдают колбочки с водой, взятой с места гибели «Курска». Мужчина, скорее всего чей-то отец, говорит мне с нескрываемой горечью:

— Для нас эти колбочки — могилы наших сыновей, а потому их надо было делать ровно 118 и ни одной больше. Нельзя, чтобы их кто-то брал себе, как сувениры. Это наши могилы, а не безделушки для показа гостям!

На верхнем этаже в комнате боевой славы трудится фотограф музея Северного флота Володя Раубе. Он переснимает из семейных альбомов фотографии для музея. Вдовы несут альбомы. Смотреть их очень тяжело. Со многими женщинами тут же знакомимся, беседуем. Они выглядят спокойными, но заплаканные глаза и черные полукружья под ними говорят, что спокойствие это только внешнее, для людей. Фотографии лежат стопками. Сверху каждой бумажка с написанной карандашом фамилией. В каждой стопке — застывшие мгновения уже закончившихся жизней. Удивительно, но на фотографиях я почти не видел печальных лиц: все

веселы, радостны и счастливы. Как мало им было отмерено! Может, именно поэтому они так жадно торопились жить и любить?

Один из столов в комнате боевой славы завален грудями телеграмм со всех концов страны. Читаешь и сам не замечаешь, как глаза становятся мокрыми. Сколько сострадания, сколько боли...

В центре Видяева скромный памятник легендарному подводнику Великой Отечественной Федору Видяеву, погибшему со своим экипажем в глубинах Баренцева моря. В цоколь памятника вмонтирована крышка торпедного аппарата с красной звездой и цифрой «1». На камне памятника высечены слова:

В глубинах, где шли мы в подводном дозоре,
Где нашим победам растили мы счет,
Видяев, навеки оставшийся в море,
Бессмертную вахту поныне несет.

Теперь рядом с Федором Видяевым на бессмертную — бессменную вахту заступил со своим экипажем и Геннадий Лячин...

Почти все вдовы, с кем беседовал, не отказываются от встречи. Как ни стараюсь, но больше двух-трех семей в день посетить не получается. Обычно разговариваем за чаем вперемежку со слезами. Понимаю, что для меня это почти крах, ибо обойти всех за время своей десятидневной командировки я никак не смогу. Но что поделать? Сколько получится, столько получится. В ДОФе на сборе родственников с «Курска» проводят выборы общественного комитета. Зам. командира дивизии Иван Нидзиев, мой однокашник по КВВМПУ, представляет меня и обращается с просьбой к женщинам встретиться со мной и дать свои воспоминания о мужьях. После собрания долго записываю адреса и договариваюсь о времени встречи. Надо успеть обойти как можно больше, ведь потом придется разыскивать по всей стране!

Тяжелое впечатление от общения с вдовами. Совсем еще девочки, брошенные судьбой на самый край беды. Большинство просто не представляют, как жить дальше. Слава богу, что беда «Курска» не оказалась забытой властями. Слава богу, что этих девчонок сплотили жены командира и заместителя по воспитательной работе. Удивительно, но эти две женщины как-то естественно заняли места своих погибших мужей и по-прежнему крепко держат в руках экипаж, теперь, увы, состоящий лишь из женщин и детей. Не знаю, бывало ли подобное где-либо в иных пределах.

По-моему, это все же чисто российское, чисто наше. Никто кроме наших женщин на такое не способен.

Вдова капитана 1-го ранга Владимира Багрянцева рассказывает, что творилось в импровизированной церкви в первые дни после приезда родственников «курян» в Видяево:

— Люди не просили, а во весь голос кричали небу, чтоб оно их услышало, просили о милости к своим близким. В церкви стоял сплошной крик и стон. Так длилось несколько дней подряд, а потом все стихло. Потом молились и плакали, но уже без страшного надрыва первых дней. Кто-то искал утешения в ДОФе, пытаясь узнать что-то из массы бродящих по городку слухов, а кто-то все время простоял в церкви, обращаясь к Господу и надеясь на чудо...

У входа в импровизированную церковь бумажка с написанным от руки текстом:

«Ежедневно.

09.00 — литургия, причастие, молебен.

14.00 — молебен.

18.00 — вечерня, молебен.

21.00 — молебен».

Пережил очень неприятные минуты. Вместо обеда зашел в местный магазинчик купить чего-нибудь перекусить. Впереди две пожилые дамы и парень лет двадцати пяти. Дамы учат юношу жизни.

— Тебе, дураку, давно жениться пора, а ты все козлом бегаешь!

— Где ж тут жениться? — отвечает тот вяло.

— Где-где! — буквально накидываются на него дамы. — Коробочкой только щелкать не надо! Вон сколько у нас одиноких вдов сейчас появилось, да все при деньгах! Хватай любую, пока не поздно, а не то другие опередят!

Были б это мужики, ей-богу, дал бы по морде!

— Как вам не стыдно? Как вы можете говорить такие вещи!

В ответ идиотский смех. Стиснув зубы, ухожу. На душе очень паршиво. Вот уж никогда не думал, что одним — горе, а другим — пожива. Бедные, бедные девочки, сколько вам еще придется пережить и хамства, и непонимания, и даже, как ни странно, зависти, хотя, казалось, чему здесь можно завидовать?

Несмотря на очевидное, вопреки всем и всему, женщины «Курска»

упорно не переодевают свои обручальные кольца с правой руки на левую.

Из вдов девять человек так и не успели официально зарегистрировать свой брак, теперь они юридически не имеют никаких прав на пенсии и пособия. У некоторых уже маленькие дети. Одна девочка-жена успела даже обвенчаться. Теперь она вдова перед Богом, но как быть с законом? Еще девять не успели оформить российское гражданство. Трое ожидают ребенка. Их дети будут знать своих отцов уже только по фотографиям.

По существующему порядку в случае гибели офицера или мичмана его кортик подлежит сдаче. В порядке исключения командование оставило вдовам и матерям «Курска» кортики их мужей и сыновей. Теперь им суждено вечно лежать подле траурных фотографий своих бывших владельцев...

В штабе 7-й дивизии знакомлюсь с комдивом контр-адмиралом Кузнецовым. Имя и отчество у него лермонтовские: Михаил Юрьевич. Кузнецов — потомственный подводник, сын адмирала. За плечами более двадцати боевых служб. Более шести лет чистого времени под водой. Держится внешне очень спокойно, но по красным от бессонницы глазам видно, что уже на пределе. В свое время Михаил Юрьевич, будучи зам. комдива, уже пережил гибель «Комсомольца», и вот теперь новая беда, да какая!

— Мы справимся! — говорит он мне. — Вот только бы вышестоящие штабы нас хоть чуть-чуть в покое оставили. Хоть немного бы дали людям прийти в себя и не изводили всевозможными справками и докладными. Будете в штабе флота, передайте нашу просьбу.

У входа в кабинет комдива на стене — полуикона-полукартина: светловолосый юноша с печальными глазами.

— Это наш Белый Ангел, — поясняет мне комдив с нескрываемой грустью. — Думал, что он нам поможет.

Комдив не может себе простить, что во время отхода «Курска» не пошел его проводить. Но именно в тот день он с самого утра принимал прибывших из училищ лейтенантов, которые в парадных тужурках и при кортиках толпились у кабинета тактической подготовки. Когда познакомился со всеми и выглянул в окно, «Курск» уже отошел. Если бы знать наперед!

В комнате боевой славы мне показали переходящий кубок за лучшую ракетную стрельбу. Кубок этот принадлежал «Курску». 11 августа подводный крейсер выполнил еще одну, на этот раз свою самую последнюю стрельбу, которая была оценена командованием на «отлично». Теперь кубок перестал быть переходящим и навсегда останется памятью о

доблести погибшего экипажа.

Напротив штаба дивизии на берегу Ара-губы металлический шестиконечный крест. Его поставили несколько лет назад. Точно такие же кресты я много раз видел в зарисовках о старых полярных экспедициях. Именно такие кресты на таких же каменных, почти безжизненных берегах ставили павшим первопроходцам. А потому для меня этот крест как первый памятник экипажу «Курска».

Через несколько дней во время очередного посещения дивизии становлюсь свидетелем того, как Кузнецов проводит совещание. Выходит в коридор и говорит, поторапливая своих подчиненных:

— Давайте-давайте, отцы-командиры, и вы не задерживайтесь, товарищ штаб!

Взаимоотношения почти семейные. Все очень боятся, как бы в связи с последними событиями комдив не ушел. Видно, что его не просто уважают, но и любят. А такое я встречал за всю свою службу весьма и весьма не часто.

В обиходе подводники 7-й дивизии именуют свое соединение емко: «Дивизия „Россия“»! У входа в штаб на стене чьи-то самодельные, но искренние стихи:

Подводник — это звание такое.
Неси его с поднятой головой.
И хоть не все подводники — Герои,
Но в жизни из них каждый был герой...

Знакомлюсь с начальником боевой подготовки дивизии Сережей Ковалевым. Он увлекается историей флота, читал мои книги. Тут же находим общих знакомых: мой одноклассник по гремихской школе Юра Борозинец — его однокашник по Ленкому. Еще раз убеждаешься, как тесен наш флотский мир. У Сергея жена в отъезде, и вечером он приглашает к себе. Покупаем бутылку. Пытаемся вроде бы говорить о темах давних, но разговор то и дело все равно возвращается к «Курску». Вообще, с кем бы и на какие бы темы во время пребывания в Видяеве я ни говорил, обязательно все в конце концов сводится к «Курску». Основной вопрос: что же случилось с подводным крейсером? Но ответа нет.

С командирами кораблей Олегом Якубиной и Володей Соколовым идем на «Воронеж». Ребята показывают мне корабль, ведь «Воронеж» однотипен «Курску». Долго стоим в 9-м отсеке. Вот он, тот самый АСЛ,

известный теперь всей стране: массивное стальное кольцо люка и переносной вертикальный трапик, как шаткая тропа к спасению. В командирской каюте поднимаем по поминальной чарке. Потом обедаем в кают-компании. Весь обед — в гробовой тишине. Тих даже лейтенантский стол. У мальчишки-вестового на груди большой крест. Его перевели на «Воронеж» буквально за несколько дней до выхода «Курска» в море. Говорит, что крест его и спас да, наверное, еще мамины молитвы. Беда придавила всех. Вечером приглашаю Олега с Володией к себе в гостиницу. Приглашение принимается.

После дневной беготни накрываю импровизированный стол. Приходят Якубина и Соколов, но не одни. С ними командир «Пскова» Игорь Хрипунов и еще несколько человек. Первая чарка — поминальная, вторая и третья — тоже... Пытаюсь выяснить их версии гибели лодки. Ребята высказывают свое мнение, даже горячо спорят. Похоже, этого вопроса все ждали. Потом Володя Соколов говорит за всех:

— Если честно, то никому ничего не понятно. Объяснения произошедшему у нас нет. Случилось нечто страшное, но что — никому не известно.

Все в полном недоумении: потопить «Курск» просто невозможно! Огромное водоизмещение, современные средства борьбы за живучесть, великолепный экипаж и лучший командир!

Дальше разговор пошел какой-то неровный. Перескакиваем с пятого на десятое. Каждый хочет высказаться, я тоже. Хорошо понимаю командиров. У них наболело, и они пришли к заезжему писателю, чтобы поделиться со свежим человеком. Почему-то считают, если я из Москвы, то должен знать все. Но я кроме слухов толком ничего не знаю и явно этим всех разочаровываю.

— Гена Лячин должен был поднять Андреевский флаг на Средиземном море. Не успел. Но мы его там все равно поднимем! — это командир второго экипажа «Курска» Олег Якубина.

Общее мнение, что в трагедии корабля все же присутствовало некое внешнее воздействие.

— Нам бы только в море, а там мы за Гену и его ребят посчитаемся! — это командир «Пскова» Игорь Хрипунов.

Всех интересует, что с днищем «Курска». Возможно, удар был оттуда.

Кто-то, сидя на прикроватной тумбочке (стул в номере у меня всего один), отвернулся, и я вижу краем глаза, как он вытирает предательски выступившие слезы.

Спрашиваю:

— Мог ли быть таран?

Ребята тут же рисуют на обрывке бумаги всевозможные варианты. Командир «Костромы» Володя Соколов, словно летчик, показывает мне все на руках. Грешит на американцев. Соколов вспоминает столкновение его лодки с «Батон Руж». Тогда, несмотря на все предъявленные доказательства, американцы молчали как партизаны и признались в своей вине лишь несколько лет спустя. Но ведь тогда все обошлось без человеческих жертв!

— А торпеда?

После довольно оживленной дискуссии все приходят к выводу, что торпедной атаки быть не могло. Во-первых, торпеда наводилась бы на шум винтов, то есть на 9-й отсек, а не на носовые. Во-вторых, в этом случае у Лячина было время на принятие решения, и такой командир, как Гена, нашел бы выход. Он бы однозначно всплыл и передал сигнал, что подвергся атаке. Кроме того, совсем рядом были наша АМГ и лодки, они бы сразу разнесли супостата вдребезг, он же в конце концов не самоубийца, все понимали. Одно дело — напасть на нашу лодку где-нибудь втихаря в океане, и совсем другое — в полигоне на виду всего Северного флота!

Расстаемся за полночь. Соколову утром надо быть в готовности — предстоит идти на торпедолове к месту гибели «Курска».

Дай бог, чтобы пустили, хоть цветы опущу на Генину могилу, — говорит он уходя.

Будете писать, напишите всю правду и об экипаже, и о том, что произошло, — просят все, пожимая руку на прощание.

Для этого и приехал, — отвечаю. — Что смогу, сделаю!

Мы будем ждать.

Выходя из ДОФа, вижу пожилого мужчину. Он мертвецки пьян. Бредет к ДОФу и все время падает. Голова обвязана бинтом, на котором проступают следы еще свежей крови. Встречные помогают ему подняться, даже отряхивают, и он, шатаясь, упрямо продолжает свой путь. Наконец добирается до крыльца Дома офицеров. Ступеньки преодолеть не удается, и мужчина в очередной раз падает. Из ДОФа выбегают две женщины и, взяв под руки пьяного, что-то долго ему говорят, а затем медленно и бережно ведут в сторону одного из домов. Это отец одного из погибших. Все родители уже почти разъехались, а он все никак не может. Горе сломало этого человека, и он пытается топить его в водке. Сумеет ли он взять себя в руки и справиться с бедой? На мгновение представил себя на его месте, и сразу стало страшно. Не дай бог...

Говорят, в числе приехавших родственников оказался некий отец,

бросивший семью, когда его сын только родился. Сына своего никогда в глаза не видел, но, узнав о его гибели, немедленно примчался, чтобы получить причитающиеся деньги...

Все подшефные лодки в Видяеве имеют свои именные автобусы — «пазики». От гарнизона до дивизии — несколько километров, и собственный транспорт экипажам очень даже нужен. На борту автобусов — имена кораблей: «Даниил Московский», «Псков»... Есть «пазик» и с именем «Курска». Однажды «пазик» опрокинулся на дороге. Всю силу удара он принял тогда на себя и никто из находившихся в нем офицеров и мичманов не пострадал. Тогда он их спас... Сейчас этот автобус отдали вдовам и матерям погибших. Каждый раз, встречая его, подолгу смотрю вслед. Известно, что у каждого корабля есть душа, — это знает каждый моряк. Автомобилисты говорят, что душа есть и у каждого автомобиля. Если это так, то «курский пазик» — сейчас несчастнейший из несчастных. Раньше в нем смеялись и шутили, теперь же только плачут. Теперь он тоже сирота.

Целый день провожу в отделе кадров дивизии. Мичман-кадровик ставит передо мной два больших облезлых чемодана, полностью заполненных красными папками — это личные дела офицеров и мичманов «Курска». Каждая папка — чья-то жизнь, спрессованная в характеристики, аттестации и автобиографии. Времени у меня не хватает катастрофически, поэтому стараюсь схватить самое главное. Наши служебные характеристики на редкость безлики и однообразны, написаны чуть ли не под копирку, но все равно нет-нет да и выплеснется на их страницы чья-то индивидуальность. Каждой такой находке радуюсь, ведь в ней виден живой человек!

Мичман деликатно меняет мне уже остывший чай. Нет времени! Личные дела старших офицеров увесисты и достаточно информативны. Самое страшное — лейтенантские папки. Их было девять лейтенантов 1999 года выпуска. Их папки почти невесомы. В каждой одна, еще училищная характеристика, маленькая, в одну страничку, автобиография, где больше написано о папе, маме, сестрах и братьях, чем о самом себе, и мальчишеская фотография в неловко сидящей лейтенантской тужурке.

Когда-то и мы за полгода до выпуска вот так же фотографировались для своего будущего личного дела. У училищного фотографа были для этого дела припасены тужурка, белая рубашка с галстуком, и мы по очереди облачались в этот наряд. Сколько было потом радости! Мы рассылали эти фотографии родителям, девушкам и знакомым. Мы с трогательными надписями дарили их друг другу. И сегодня в моем старом училищном

альбоме с нескольких страницах смотрят на меня мои друзья-однокашники в этой одной на всех лейтенантской тужурке.

Вглядываюсь в лица лейтенантов конца 90-х. По возрасту они почти годятся мне в сыновья, и я почему-то чувствую себя виноватым перед ними. Почему? Может, потому, что сумел прожить намного больше, чем было отмерено им. Чем я могу искупить эту невольную вину? Наверное, только тем, что пытаюсь рассказать о том, что они были... Какими они были...

Мои соседи по гостинице — врачи-психологи. Некоторые из них приехали из Петербургской военно-медицинской академии, а некоторые по велению души и сердца — из далекой Сибири. Сколько ни слышал отзывов, все им очень благодарны. Каюсь, изучая психологию в училище и в академии, всегда относился к ней с некоторым недоверием, считая слишком заумной и кабинетной наукой. Теперь понимаю, что был не прав.

Моя комнатка — стенка в стенку с номером руководителя психологического десанта доктором медицинских наук полковником Владиславом Шамреем. Каждый день пересекаясь где-нибудь в городке, договариваемся встретиться и побеседовать, но никак не получается. Все общение происходит у нас на ходу: он торопится в одну сторону, я — в другую.

Познакомился с Галиной Тихоновной Ковалевской — это главный психолог международной ассоциации «Марафонское зимнее плавание» из Новосибирска. Узнав о беде, приехала за собственные деньги. На что живет и как питается, непонятно. Когда спрашиваю, отмахивается: «Разве это сейчас главное!» Все время в семьях. Галина Тихоновна рассказывает:

«С раннего утра до поздней ночи каждый день ходим по семьям. Жуткие истерики, падали почти замертво и жены, и матери. Были и конфликты, особенно между матерями и невестками. Что поделаться, нервы у людей на пределе. Сглаживали. Запомнилась одна пожилая женщина-пенсионерка. Всю жизнь проработала дояркой в колхозе. Пенсию колхоз не платит, а дает пятнадцать талонов на хлеб. Жила только тем, что посылал сын. Как теперь быть, не знает. Говорит, что лучше бы сразу умерла вместе с сыном, ведь теперь все равно умирать от нищеты».

Сергей Джангалеев тоже из Сибири. Прошел Афганистан, Спитак, Чечню. Врач-психиатр и клинический психолог. Очень хочется сесть и поговорить, порасспрашивать, но катастрофически не хватает времени.

Психологи успевают не только общаться с семьями экипажа «Курска», параллельно они работают с учителями в школе и воспитателями детских садов, проводят занятия по психокоррекции с детьми. Когда все успевают,

совершенно непонятно. Бескорыстие полное. Взамен абсолютно ничего не требуют, лишь бы вдовам и матерям было хоть немного полегче. Общаясь с психологами, постоянно подспудно испытываю угрызения совести. Я в отличие от них приехал в Видяево в официальную командировку, а они — за счет собственных отпусков. Удивительное единение врачебного и гражданского долга, помноженное на наши российские доброту и сострадание.

В день моего отъезда в небе над Видяевом внезапно появилась двойная радуга. Сколько живу, никогда ничего подобного по красоте и величественности не видел. Словно некие двойные небесные врата раскрылись над тобой. Рядом со мной стоит фотограф Володя Раубе. Он, торопясь, несколько раз фотографирует радугу. И вовремя, на наших глазах она быстро тает. Мы соглашаемся друг с другом, что это наверняка некий знак свыше, но знать бы какой?

Сегодня воскресенье, а потому рейсовый автобус до Мурманска полон студентов, возвращающихся в свои институты и колледжи. Две девочки, сидящие позади меня, громко обсуждают письмо бывшего одноклассника. Судя по разговору, он учится в военно-морском училище, переписывается с одной из них и после окончания училища непременно хочет вернуться в Видяево на лодки. Девочки радуются письму и возможной скорой встрече с приятелем. Что ж, несмотря ни на что, наши мальчишки все так же мечтают о подводных лодках, а девчонки все так же готовы ждать их из моря. Пройдет совсем немного времени, и это новое поколение взойдет на мостики кораблей, чтобы продолжить дело тех, кто не успел довести его до конца. Для них «Курск» будет лишь тяжелым воспоминанием юности, воспоминанием, которое они, впрочем, никогда не забудут.

А в Москве в редакции меня уже ждало письмо из далекого шахтерского городка Черемхово, что в Иркутской области. Писали ветераны-моряки. Там, в Черемхове 27 августа 2000 года они открыли памятник своим землякам с подводной лодки К-129, погибшим 31 год назад. Деньги на памятник собирали по копейке всем миром и, как водится на Руси, собрали. Увы, открытие мемориала пришлось на дни новой трагедии. Немая и скорбная связь времен...

Часть третья
ВОЛНЫ БАРЕНЦОВА МОРЕЯ

Глава первая

РЫЦАРИ БЕЗДНЫ

Уже через несколько дней после завершения спасательной операции на «Курске», а именно 27 сентября, решением правительства Российской Федерации № 1360 для выполнения работ по эвакуации тел погибших подводников из затонувшей подводной лодки была сформирована группа водолазов-глубоководников под руководством начальника управления аварийно-спасательных работ ВМФ контр-адмирала Г. С. Верича. Формирование этой группы происходило на базе 328-го экспедиционного отряда специального назначения с привлечением водолазного состава 40-го научно-исследовательского института аварийно-спасательного дела, водолазных и глубоководных работ, а также водолазов-глубоководников с Черноморского и Балтийского флотов.

В состав группы вошли водолазы, имеющие практический опыт работы на глубинах до 200 метров методом насыщенных погружений в барокомплексе 40-го НИИ и выполнявших спуски с судов-носителей методом кратковременных погружений. Из состава 328-го ЭАСО в состав группы были включены пять человек, из 40-го НИИ — пять водолазов и с Балтийского и Черноморского флотов — по одному водолазу.

Для выполнения водолазами поставленной задачи была разработана специальная программа их ускоренной подготовки. На первом этапе с водолазами, собранными в Ломоносове, проводились занятия по изучению организации и особенностей проведения водолазных спусков методом насыщенных погружений, изучению образцов иностранного снаряжения типа «Суперлайт-27», в котором предстояло работать. Затем была проведена серия глубоководных спусков на глубины до 120 метров в барокомплексе 40-го НИИ.

После первой серии тренировочных глубоководных спусков перешли ко второй. На этот раз — в снаряжении иностранного производства. Как оказалось на практике, это снаряжение по многим параметрам существенно уступало российскому, однако проводить спуски на подводную лодку нашим водолазам предстояло с норвежской глубоководной платформы, на которой вся технологическая цепь подготовки и обеспечения спусков была рассчитана именно на снаряжение типа «Суперлайт». А потому от собственных образцов снаряжения пришлось отказаться. Отрабатывания погружения в «суперлайтах», водолазы практически отработали проход

сквозь люки и транспортировку людей под водой. Одновременно было проведено тщательное медицинское обследование и психологическое тестирование водолазов. Исходя из индивидуальных особенностей каждого, с учетом их психологических особенностей были составлены рабочие пары.

Затем вся группа перелетела в Североморск, где подготовка к операции была продолжена. Для этого у одного из причалов был ошвартован АПРК «Орел» (однотипный «Курску»). На нем водолазы изучали устройство подводной лодки, определяли маршруты обследования отсеков, тренировались ориентироваться в отсеках в условиях отсутствия видимости. Помимо этого изучались устройства предполагаемых технологических вырезов в корпусе для входа водолазов в отсеки, отрабатывались действия по маркировке мест резки вырезов в легком и прочном корпусах, действия по открытию откидных листов и маркировке трубопроводов ВВД. Одновременно были изготовлены шаблоны и необходимое техническое оборудование для работ на корпусе и внутри «Курска».

После этого водолазная группа перелетела в норвежский порт Берген, где прибыла на борт глубоководной платформы «Регалия» (капитан судна Ульф Лиден), принадлежащей норвежской компании «Халлибертон АС», с которой и предстояло осуществлять всю водолазную операцию. Берген встретил наших ребят мелким дождем, что было сочтено всеми за доброе предзнаменование. На борту «Регалии» были сформированы тройки и смены водолазов: в каждой по два российских и одному норвежскому. Норвежцы во время подводных спусков должны были подстраховывать наших и осуществлять вспомогательную работу вне корпуса затонувшего атомохода. Были уяснены задачи и функции каждого из участников операции, а также определена общая продолжительность работ — 18 суток. В случае если резку предполагаемых семи отверстий не удалось бы завершить в течение этого срока, операция дополнительно продлевалась еще на семь суток.

Всю юридическую ответственность за действия наших водолазов при работе на корпусе и внутри отсеков нес российский руководитель спуска. Если бы потребовалось привлечь норвежских водолазов для обеспечения спуска наших, команды им предполагалось передавать через переводчика и норвежского командира спуска. Продолжительность работы каждой тройки была установлена в 12 часов. Смена должна была производиться дважды в сутки — в 12 и 24 часа. За два часа до погружения водолазы получали задания на предстоящую смену.

Просчитывались варианты действий в самых экстремальных ситуациях. Например, при угрозе гибели «Регалии» в период работы водолазов под водой предусматривалась эвакуация водолазов на гипербарическом спасательном боте под повышенным давлением с одновременной декомпрессией...

Тем временем платформа «Регалия» в течение трех суток совершила переход на рейд порта Хоннинсворг. Во время перехода не прекращались практические тренировки водолазов по надеванию комплекта снаряжения в водолазном колоколе. Затем в этом водолазном снаряжении водолазы учились пролезать через макет люка 9-го отсека диаметром в 650 миллиметров. С прибытием на рейд Хоннинсворга были проведены спуски водолазов по сформированным тройкам методом краткосрочных погружений на глубину 10 метров для отработки действий при спуске, а также в наиболее вероятных аварийных ситуациях, в том числе по заводке аварийного водолаза в колокол. Кроме того, водолазы знакомились с дополнительным водолазным оборудованием и инструментом. После этого там же, на рейде Хоннинсворга с 16 по 18 октября были проведены тренировочные спуски водолазов. Снова до мельчайших деталей отрабатывались все этапы работы. Каждый водолаз осуществил по четыре спуска под воду. Затем платформа взяла курс к месту гибели «Курска».

Организация погружения водолазов-глубоководников весьма непростая. В общих чертах порядок спуска водолазов был следующим. Очередная пара водолазов после инструктажа входила в так называемый «мокрый отсек» (официальное название — приемно-выходной отсек) барокамеры. Там водолазы надевали водообогреваемые костюмы. Тем временем оператор готовил колокол к спуску. После его доклада о готовности открывался люк в колокол. Водолазы переходили туда и занимали свои места, затем проверяли снаряжение, замеряли давление в баллонах аварийного запаса, о чем докладывали командиру спуска. Крышка люка водолазного колокола закрывалась. Колокол отстыковывался от «мокрого отсека» и погружался на глубину. С прибытием на глубину давление в колоколе повышалось и выравнивалось с забортным. После этого открывалась крышка нижнего люка колокола. Водолазы по очереди начинали надевать снаряжение. По команде командира спуска первый водолаз выходил из колокола, проверял снаряжение на герметичность. Докладывал:

— Первый! Снаряжение герметично. Работает исправно. К работе готов!

Следом за первым покидал колокол и второй водолаз. Затем первый

занимал свое место на платформе колокола и осматривался: определял видимость, наличие течения, расстояние до объекта работы. Вслед за первым занимал свое место на платформе и второй водолаз. Вместе они еще раз проверяли друг друга на герметичность, затем по команде командира спусков приступали к выполнению полученного задания.

После его выполнения водолазы проверяли чистоту своих кабель-шланговых связей и по очереди заходили в колокол, где снимали снаряжение. Затем колокол закрывался и поднимался на борт платформы, где стыковался с приемно-выходным отсеком барокамеры. После выравнивания давления водолазы переходили в «мокрый отсек», где снимали костюмы водообогрева. Уже в барокамере водолазы проходили декомпрессию по режиму. Тем временем в водолазном колоколе сбрасывалось давление и он готовился к очередному спуску.

На случай возникновения у водолазов каких-либо затруднений на командном пункте руководителя спусков всегда находился инженер. Смена водолазов происходила через каждые шесть часов. При большом объеме работ одно задание выполнялось несколькими водолазными сменами. Для передачи информации о ходе работ предусматривалась трансляция видеоизображения в декомпрессионную камеру. На шлемах работающих водолазов установлены телевизионные камеры с мощными светильниками, которые позволяют командиру спуска визуально контролировать ход работ, оценивать обстановку.

Кадры видеофильма: водолазы готовятся зайти в барокамеру. Режим компрессии весьма сложен и длителен, а потому к моменту начала работы на глубине методом длительного пребывания водолазы должны провести в барокамере не менее пяти суток. Руководители спусков расписываются в протоколе, и 18 водолазов один за другим исчезают в люке барокамеры. Им жмут руки, обнимают на прощание. Вот мягко закрывается крышка сферического люка. Барокамера на экранах монитора. Видно, как водолазы обустроятся на новом месте. Теперь барокамера — их дом еще на долгие долгие дни. Проходит доклад о начале компрессии. С шипением повышается давление. На циферблате время: 21 час 05 минут 20 октября 2000 года. На командном пункте водолазных работ руководители спусков и врачи-физиологи обсуждают первые шаги компрессии.

Отныне водолазы отрезаны от земли и всецело принадлежат его величеству Океану. Отныне каждый их вздох и движение будут контролировать приборы. Отныне ни один из них не принадлежит самому себе. Начался подъем давления в барокамере, это значит, что началась водолазная операция. Вся Россия и весь мир замерли в томительном

ожидании известий с «Регалии». Все мы желали нашим ребятам удачи, в них верили, за них молились.

В 5 часов 20 октября «Регалия» прибыла в расчетную точку. К платформе подошло спасательное судно «Алтай», с которого на ее борт перегрузили дополнительное водолазное оборудование. Производится тренировочное погружение колокола. Пока все идет нормально и по плану. Подготовительный период остался позади, а впереди было теперь самое трудное. Никто еще не знал, что могло ожидать водолазов в мертвых отсеках «Курска», поэтому им надо было быть готовыми ко всему.

Увы, история сложных водолазных работ, а тем более работ глубоководных, полна несчастных случаев. Подводный мир абсолютно чужд человеку, и ничего с этим не поделаешь. Каждый метр глубины, каждый шаг в нем отмечен многими человеческими жизнями. Водолаз-глубоководник — это не просто профессия, это каста избранных, людей, сознательно отрেকшихся от суеты верхнего мира и обрекших себя на испытания неизвестностью нижнего. Именно наши ребята-водолазы должны были найти ответы на мучившие всех вопросы, в том числе на самый главный из них: что же случилось в глубинах учебного полигона Северного флота утром 12 августа?

Вот их имена:

руководитель водолазных работ — контр-адмирал Верич Геннадий Спиридонович;

заместитель руководителя водолазных работ — капитан 1-го ранга Бех Василий Федорович;

руководители спусков:

- капитан 1-го ранга Пехов Алексей Ильич;
- капитан 1-го ранга Величко Василий Васильевич;
- капитан 1-го ранга Храмов Анатолий Геннадиевич;

врачи-физиологи:

- полковник медицинской службы Никонов Сергей Викторович;
- полковник медицинской службы Дмитрук Анатолий Иванович;
- подполковник медицинской службы Скоц Степан Игнатьевич;

водолазы:

- капитан 2-го ранга Звягинцев Андрей Николаевич;
- капитан 2-го ранга Михайлов Владимир Владимирович;
- капитан-лейтенант Гизатулин Ринат Саматович;
- старший мичман Гусев Юрий Васильевич;
- мичман Семиразов Дмитрий Михайлович;
- мичман Марков Борис Александрович;

- мичман Шмыгин Сергей Станиславович;
- мичман Новиков Дмитрий Валерьевич;
- мичман Силютин Владимир Геннадиевич;
- мичман Филин Александр Алексеевич;
- мичман Ильченко Алексей Геннадиевич;

водолазы норвежской стороны, задействованные на вспомогательных работах:

- Крис Кэрриер (Великобритания);
- Андрей Ван Хеерден (ЮАР);
- Эрпст Энгелсволл (Норвегия);
- Джон Артур Миллер (Великобритания);
- Брайн Ло (Великобритания);
- Фил Френч (Великобритания);
- Ронни Морис (Великобритания);
- Андрей Амстронг (ЮАР);
- Раймонд Джонсон (Великобритания);
- Брайн Уилсон (Великобритания);
- Вейл Уэсли (Великобритания);
- Донни Дегер (США).

Впереди этих ребят ждала полная неизвестность, ибо никто не мог сказать, с какими неожиданностями им придется встретиться на затонувшей субмарине.

Разумеется, я предпринял все от меня зависящее, чтобы оказаться в это время как можно ближе к месту проведения операции и своими глазами увидеть то, что будет там происходить. Мне повезло. Оформив командировку, я самолетом ВМФ перелетел в Североморск и там перебрался на большой противолодочный корабль «Адмирал Чабаненко», уходивший на обеспечение операции. Все время пребывания на Северном флоте я ежедневно записывал свои впечатления от увиденного и услышанного, которые и включил в эту книгу.

Глава вторая

«ЧАБАНЕНКО» — «РЕГАЛИЯ»

19 октября, четверг.

Издали норвежская платформа «Регалия» напоминает огромную новогоднюю елку, освещенную разноцветными гирляндами огней. За ней угадывается контур большого противолодочного корабля «Адмирал Харламов». Мы на «Адмирале Чабаненко» пришли его менять. Завтра по плану начинается основной этап водолазных работ. Цель: проникнуть внутрь лежащего на грунте атомохода, достать погибших подводников, обследовать лодку и установить причину ее гибели. Невдалеке от нас стоят на якорях гидрограф «Семен Дежнев» и спасатель «Алтай». Первый непрерывно ведет наблюдение за придонными течениями, которые сильны в этом районе, и осуществляет контроль за радиационной обстановкой. «Алтай» страхует «Регалию», он резерв для приема водолазов, если с платформой что-либо случится. Периодически в районе будут появляться самолеты и вертолеты-ретрансляторы. До норвежской платформы от нас всего каких-то два километра. А стами метрами ниже лежит «Курск». Если бы все происходило на суше, я бы отчетливо видел сейчас гигантскую тушу мертвой субмарины. От этих мыслей становится как-то не по себе. Все вроде бы рядом и в то же время так недосыгаемо.

Узнаю, что спуски водолазов будут проходить методом насыщенных погружений на глубину до 120 метров и длительного пребывания с использованием снаряжения со шлемом «Суперлайт» и водообогреваемого костюма фирмы «Дайвекс» при нахождении под давлением в барокамерах и спусках в водолазном колоколе. У нас, как я уже говорил, имеется куда более совершенное водолазное снаряжение, но для «Регалии» оно не подходит.

На «Чабаненко» по корабельной трансляции гоняют «Там, за туманами...» Заместитель командира капитан 2-го ранга Анатолий Григорович говорит, что по кораблю еще во время августовской спасательной операции прошел слух, будто это была любимая песня Геннадия Лячина, и теперь ее включают всякий раз, когда корабль в очередной раз приходит на место гибели «Курска». С Толей мы одноклассники и не виделись больше двадцати лет с выпуска. И вот теперь

такая неожиданная встреча в море.

Кроме меня на борту представители журнала «Ориентир» и газеты «Красная звезда», наш вездесущий флотский фотокорреспондент Леонид Якутии. С ним мы делим на двоих каюту. От телевидения две группы: ОРТ во главе с Аркашей Мамонтовым и РТР с Олегом Гроздецким. Старшим на борту начальник штаба Кольской флотилии контр-адмирал Владимир Высоцкий. На ГКП развернули командный пункт.

Только что пришло сообщение, что сегодня утром в результате сильного шторма в 60 километрах от курильского острова Итуруп затонул наш рыболовный траулер «Тайфун-1». Команда из 20 человек высадилась на три надувных плота. Сейчас в районе находится судно «Остров Сахалин». На настоящий момент спасены уже 12 рыбаков. Поиски еще 8 членов команды продолжаются.

20 октября, пятница.

Погода неплохая. Ветер — 2–3 балла, море — тоже. Утром на борт вертолетом прибывает командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов. Летели, снижаясь до 100 метров, так как на 300 метрах сплошной туман. С «Алтая» на «Регалию» переправили шаблоны, по которым будут резать легкий корпус. Ушел в Североморск «Адмирал Харламов». Он сдал вахту нам.

20 октября — дата основания нашего флота.

Именно в этот день в 1696 году Боярская дума начертала историческое: «Морским судам быть...» Именно 20 октября — начало водолазной операции на «Курске». Вечером адмирал Попов собирает в кают-компанию журналистов. Просит, обращаясь прежде всего к телевизионщикам, чтобы не было ни слова лжи, домыслов и излагались только факты. От себя обещает держать в курсе всех дел на «Регалии».

К вечеру необитаемым управляемым аппаратом обследован корпус атомохода. Ничего принципиально нового не выявлено. Подтверждено состояние лодки, сделанное ранее подводными аппаратами: 1-й отсек разрушен полностью, все, что позади ходовой рубки, внешне относительно цело. Имеются оторванные взрывом лючки легкого корпуса. Винты без видимых повреждений. Мониторы в основном работали в районе 6-го отсека. Радиактивность на уровне природного фона. Наших водолазов — 12 человек, норвежцев — 6. Будут непрерывно работать шестью тройками. Наши готовятся к работе внутри лодки, норвежцы будут на подхвате. 12 —

число счастливое, а потому, может, такое количество водолазов совсем не случайно.

Резать легкий и прочный корпус предполагается так называемой абразивной резкой: струей воды под давлением в тысячу атмосфер. При этом в струю воды добавляется специальная алмазная эмульсия. Говорят, что эффект потрясающий: самую толстую броню режет как масло.

С 22 часов устанавливается непрерывная связь с «Регалией» по УКВ. С понедельника ожидается резкое ухудшение погоды. Идет циклон.

В США прошла церемония памяти 17 моряков, погибших в результате террористического акта на эсминце «Коул». По радио цитируют выступление президента США Билла Клинтона: «Вы не найдете безопасной гавани, мы отыщем вас, и правосудие возобладает!» То, что американцы рано или поздно найдут виновников трагедии на эсминце «Коул», я, честно говоря, не сомневаюсь. Найдём ли мы виновников трагедии «Курска»?

Радио «Свобода» сообщает: «Водолазы, если позволит погода, специальной светоотражающей краской нанесут метки на местах будущих разрезов, после чего к работе приступят норвежские специалисты. По планам операции им предстоит проделать несколько отверстий в 9-м отсеке „Курска“, через которые внутрь подлодки будут проникать уже российские водолазы».

Почему «несколько отверстий» и почему 9-й отсек, тогда как всем известно, что будут делать одно отверстие и не в 9-м, а в 8-м? Что ж, свобода слова далеко не всегда соответствует свободе воображения...

Сегодня в Московском городском суде заслушивают американского шпиона бывшего офицера ВМС Эдмонда Поупа, воровавшего у нас не слишком удачно чертежи сверхсекретной ракето-топеды «Шквал». Совпадение с трагедией «Курска» какое-то странное и очень нехорошее. Поуп, по словам его адвоката, отказался давать показания. Обиделся на нас, значит, за что-то. Чудны дела твои, Господи! Нас же обворовывал и на нас же обижается!

21 октября, суббота.

С утра поднялся на КП. Море спокойно, но прогноз кислый. Какой-то циклон уходит, а какой-то подходит. Зашел к командиру корабля. Михаил Колывушко очень обаятельный человек и, на мой взгляд, грамотный командир. Рассказывал об ученьях, в ходе которых погиб «Курск». Именно

на «Петр Великий» и «Чабаненко» должен был выходить в свою последнюю учебную торпедную атаку Лячин. В район пришел танкер «Генрих Хасанов». Он дозаправит топливом «Дежнев» и «Алтай», после чего уйдет. На палубе все свободные от вахт ловят «на дурака» треску. Стараются все, но везет пока почему-то только вертолетчикам. У них уже несколько приличных рыбин, и они бесконечно этим счастливы. Говорят, что денег не получали с августа и треска их очень выручит.

По трансляции объявили, что на борт прибывает вертолет с главнокомандующим. Но у нас он не задержится и сразу же полетит на «Регалию». Мне надо туда же. Невозможно что-то описывать, не видя своими глазами. Вместе с главнокомандующим и командующим Северным флотом летим на «Регалию». Ка-25 отрывается от юта «Чабаненко», глаза слепит яркое солнце, немилосердно трясет. От нашего корабля до платформы несколько минут лета, и вот уже вертолет, ведомый командиром полка Николаем Куклевым, зависает над «Регалией». На посадочной площадке крупными буквами надпись: «MSV RIGILIA».

Сверху платформа выглядит гигантской каракатицей, всплывшей из неведомых глубин. Водоизмещение «Регалии» — 19000 тонн, парадный ход — 8 узлов. Полное ее наименование звучит так: подводная самоходная полу по груженная платформа. По внешнему виду платформа почти квадратна. Каждая из сторон больше 90 метров. Корпус покоится на шести опорах, каждая снабжена собственным винтом. Платформа корректирует точность своего места по спутнику. Данные с него поступают на компьютер, который автоматически выдает команды на подруливающие винты, и те, все время подрабатывая, удерживают «Регалию» точно над «Курском». Экипаж платформы — 40 человек. Всего же сейчас вместе с различного рода специалистами на борту платформы — более 130. На вооружении «Регалии» два крана. Первый, основной, способен поднимать 400 тонн с глубины 650 метров или 200 тонн с глубины 1265 метров. Вспомогательный кран поднимает гораздо меньше: 50 тонн с глубины 900 метров и 100 тонн с глубины 410 метров.

На «Регалии» нас встречает начальник УПАСР ВМФ контр-адмирал Геннадий Верич. На нем голубой комбинезон с табличкой на груди. Все наши в голубых комбинезонах, норвежцы — в оранжевых. Каждая палуба на «Регалии» окрашена в свой цвет. Это не только удобно, но и достаточно красиво. В коридорах около трапов висят в рамках цветные виды мыса Нордкап на фоне заката. Всюду стоит устойчивый запах кофе.

Спускаемся в каюту. Верич докладывает главнокомандующему о ходе работ. Главком интересуется, что происходит на «Курске» в данный момент.

— Проходим резину. Пока все идет по плану. К концу суток постараемся закончить технологическое отверстие, — отвечает Верич.

— Как относятся к нам норвежцы? Каково мнение о наших водолазах? — спрашивает главнокомандующий.

— Вполне доброжелательны. Что касается наших водолазов, то норвежцы восхищены ими, говорят, что это высший класс!

В каюту приходят конструктор-корпусник ЦКБ «Рубин» Владимир Колосков (он постоянно находится на «Регалии» как консультант) и командир отряда водолазов капитан 1-го ранга Василий Величко. Главнокомандующий достает из папки видеокассету, вставляет ее в видеомagneтофон. На экране телевизора сквозь водную муть появляется лежащий на дне «Курск». Это кадры, снятые «Мирами». Цвет то пропадает, то вновь появляется. Постепенно качество съемки улучшается. На экране колышутся взвеси придонного планктона. Вот зияющие дыры разорванного корпуса, сорванные крышки ракетных шахт, всюду следы огромных разрушений, вся лодка в щелях и свищах. Отчетливо видно, что края пробоин «Курска» загнуты вовнутрь, а это явный признак внешнего воздействия. На резине видны какие-то непонятные царапины, глубокие продольные белесые полосы.словно нечто гигантское терлось боком о борт нашего крейсера. Главнокомандующий сам комментирует увиденное, тут же дает начальнику УПАСР указания по обследованию участков корпуса, вызывающих у него определенные подозрения.

— Вот видите эти черные дыры? — показывает он рукой на рваные раны в борту мертвого атомохода и добавляет чуть погодя со вздохом. — После этого нашим парням уже ничего не оставалось...

Пока адмиралы совещаются, мы с Василием Величко отходим в сторону. После нескольких минут разговора выясняем, что мы оба севастопольцы и у нас много общих знакомых. На самом деле очень здорово посреди Баренцева моря внезапно встретить друга своих друзей. Василий на радостях дарит мне фотографию. На ней все наши водолазы рядом с АПРК «Орел» во время предварительных тренировок. Обмениваемся адресами и телефонами. Капитан 1-го ранга Величко — водолаз с многолетним стажем, видывал всякое. Еще капитан-лейтенантом участвовал в спасательных работах на печально знаменитом «Адмирале Нахимове». Спрашиваю, как он оценивает по сложности нынешнюю операцию. Василий качает головой:

— Таких сложных работ у меня еще никогда не было. Да и у остальных ребят тоже.

Главнокомандующий ВМФ и командующий Северным флотом в

сопровождении начальника УПАСР идут здороваться с водолазами. В специальном отсеке сразу несколько оранжевых барокамер. В окошки иллюминаторов видно, что ребята, коротая время между спусками, смотрят телевизор, читают журналы. Рядом с барокамерами — пульт управления, здесь же ровными рядами аккуратно сложены водолазные костюмы и снаряжение. Машем в иллюминатор. Нам машут в ответ. Главнокомандующий разговаривает с водолазами через переговорное устройство. В ответ слышится что-то нечленораздельно-писклявое. Под большим давлением человеческий голос сильно изменяется.

Переходим на пост управления подводными работами. Огромный пульт, над ним 12 мониторов. В них видно все: внутренний вид барокамер и опускаемый колокол, работающие в лодке водолазы и подготавливаемая к спуску аппаратура.

Норвежцы приглашают на ужин. У них по субботам «большой стол», а сегодня тем более — на платформе день русской кухни. Главнокомандующий благодарит за гостеприимство и вежливо отказывается. Нам и вправду пора обратно. Ветер все усиливается. Попутно забираем с собой оператора ОРТ. Его закинули на «Регалию» вчера попутным вертолетом. Но норвежцы стали коситься на человека с камерой. Дело в том, что в подписанном на работы договоре было специально оговорено, чтобы на борту платформы не было представителей СМИ. Оператор покидает платформу с видимым сожалением.

— Много еще не успел снять, — сетует он, втискиваясь в узкий лаз корабельного вертолета. — Да к тому же здесь на «шведском столе» моя любимая клубника со взбитыми сливками!

— Ничего, — кричу я ему под грохот вертолетных винтов, — у нас на «Чабаненко» соленые огурцы с селедкой — не хуже!

Вертолет словно прилипает к посадочному кругу качающегося ВПК. Первым спрыгивает на палубу командующий Северным флотом, затем я и оператор. Вертолет тут же взмывает ввысь, унося главнокомандующего в Североморск.

К вечеру еще больше посвежело. Особо прибавилось забот у Мамонтова с Гроздецким. При качке их спутниковая антенна не могла передавать направленный сигнал. Ребятам пришлось переходить на радиопереговоры. С «Регалии» передали, что во время проведения водолажных работ сближение кораблей и вертолетов менее чем на километр запрещено.

Тем временем на лодке работы продолжались. К вечеру около лодки остались норвежские водолазы. Они готовят оборудование. Наши пока

отдыхают. Сейчас на основании шаблонов вырезают технологическое отверстие на 8-м отсеке. Долго возились с резиной. Она толстая, до 10 сантиметров, и очень хорошо приклеена. Поэтому ее вначале прорезали по кругу и потом начали подрывать. Не получилось. Сделали второй надрез по меньшему радиусу. Все равно плохо отдирается. Пришлось прибегать к помощи крана. Только после этого удалось снять большую часть резинового слоя. Погода быстро ухудшается. Ветер приближается уже к 20 метрам. Море — за 3 балла.

Из отчета водолазной операции:

«00.20 21 октября. На корпус подводной лодки сошла смена норвежских водолазов и выполнила работы по креплению всплывающего аварийного устройства В-600. Для предотвращения несанкционированного всплытия буя было произведено крепление его специальной сеткой на раме из металлических угольников. Рама крепилась к конструкциям легкого корпуса с использованием специальных грузовых талей. Положительная плавучесть всплывающего аварийного устройства В-600 оценивается в 125 кг, прочность страховочной сети и талей обеспечивает безопасное удержание буя.

С 01.20 до 06.25 четвертой сменой водолазов были выполнены работы по разгерметизации трубопроводов ВВД на правом борту. Откидной лист над 9-м отсеком был вскрыт без особых трудностей. Разгерметизация выполнялась с использованием устройства круговой абразивной резки. В целях безопасности диаметр отверстия не должен превышать 6 мм. Выход воздуха из 22, 23 и 24 по двум разгерметизированным трубам продолжался около 5 часов.

С 02.30 до 08.42 первой сменой водолазов ВМФ капитаном 2-го ранга Звягинцевым А. Н. и мичманом Шмыгиным С. С. производились работы со второго колокола по маркировке технологических вырезов на 8-м и 9-м отсеках и открытию откидного листа выгородки ВВД на левом борту, осмотру корпуса подводной лодки, маркировке трубопровода ВВД».

Кадры видеофильма: водолаз работает на палубе «Курска». Видна мощная осветительная установка. Водолаз устанавливает на палубу

мертвого атомохода дистанционный резак. Манипуляторы берут пробы грунта. Вот огромные многолопастные винты. Вот злосчастный аварийно-спасательный люк 9-го отсека. Чем ближе к носу, тем более разрушена палуба. Луч света скользит по черной туше мертвого атомохода и упирается в ходовую рубку. Четко виден герб России: двуглавый орел на фоне красного щита. Жутковато выглядят рубочные окна. Кажется, вот-вот мелькнет за ними человеческое лицо. Луч скользит дальше и дальше, пока не нащупывает носовую часть. Понять там что-то невозможно: хаос и нагромождение трубопроводов и искореженного металла. Преобладающий цвет — красный.словно вывороченные внутренности гигантского левиафана. На мгновение свет гаснет и на экране воцаряется тьма глубины. И тогда, глядя на черный экран, кожей чувствуешь весь смертельный ужас бездны.

22 октября, воскресенье.

В три утра наконец-то оторвана вся резина. В течение утра водолазы проделали первое технологическое отверстие в легком корпусе. Работы идут непрерывно. Но сейчас вынужденный перерыв. Идет стравливание воздуха высокого давления из баллонов, закрепленных рядом с отверстием между легким и прочным корпусами. Затем начинается разгерметизация проходящих вблизи отверстия трубопроводов методом сверления. Сверлит необитаемый аппарат. Водолазы находятся в пяти метрах от него и наблюдают за работой. Одновременно на «Регалии» готовятся к «штурму» прочного корпуса.

После обеда меня пригласил для беседы адмирал Попов. Сказал, что у его есть полчаса, но проговорили больше двух. Командующий на редкость откровенен в оценке причин катастрофы. Когда заговорили о «Курске», встал и постоянно ходил взад-вперед по каюте. Непрерывно курил. За плечами у Попова 25 боевых служб, больше чем у кого бы то ни было на флоте. Уже за одно это он достоин огромного уважения. Много говорил лично о Лячине. Чувствуется, что командующий очень симпатизировал командиру «Курска». В устах Попова такие характеристики Лячина, как «обстоятельный мужик» и «хозяин своего дома», звучат как высшая оценка. Экипаж «Курска» называл не иначе, как «ребята».

К вечеру хорошая новость: водолазы проделали отверстие в прочном корпусе в верхней части 8-го отсека. Правда, пока это окошко диаметром в 120 миллиметров, но лиха беда начало! Теперь, прояснив обстановку в

отсеке, отверстие будут расширять. Все ожидали выхода воздуха из прорезанного отверстия, хотя бы немного. Если есть воздух — значит, в отсеке была воздушная подушка. Но воздуха не вышло ни единого пузырька! Это оказалось для всех неожиданностью. Не было и истечения масла. Отсек оказался полностью заполненным водой. Произвели замер радиоактивности — все в пределах фоновых величин. Одновременно режут и шпангоут, который мешает расширению отверстия. Работать очень неудобно, и резка струей воды с алмазной эмульсией не получается. Приходится работать обычной огневой резкой. Дело движется, хоть и медленней, чем бы хотелось. На 18 часов 40 минут срезано 40 сантиметров шпангоута, а надо 120.

Кадры видеофильма: водолазы готовятся к выходу из колокола. Помогают друг другу надеть шлемы. Костюмы водолазов черно-красного цвета, шлем же и сапоги — ярко-желтые. В низу колокола сквозь открытый люк видна вода, мощные светильники освещают ее. Зрелище поистине фантастическое. Водолазы режут корпус субмарины. Камера закреплена прямо на шлеме работающего, видны лишь его руки в перчатках. Компактный резак на разножках легко перемещается, и из его острого жала вырывается пучок огня. Водолаз неспешно ведет огненную струю вдоль корпуса, и за ним остается глубокая щель. Фантастично зрелище разлетающихся искр. Это даже не искры, а горящий огонь в пузырьках воздуха. Полыхая изнутри, пузырьки всплывают тысячами и медленно гаснут где-то высоко в темноте. Снова крупным планом руки работающего водолаза. Слышны его искаженное мембраной дыхание и голос руководителя спуска, который то наставляет, то приободряет работающего.

Пока одни самоотверженно работают под водой, другие не менее «самоотверженно» трудятся в эфире. Вечернее сообщение радио «Свобода»:

«Норвежская экологическая организация „Белуна“ заявляет, что изменения, внесенные в план работ по подлодке „Курск“, чрезвычайно опасны. По словам одного из руководителей „Белуны“ Игоря Кудрика, отверстия, которые планируется прорезать в корпусе лодки, нарушат его прочность, и при подъеме субмарины атомный реактор может выйти из-под контроля». По меньшей мере странно! Специалисты-корпусники из ЦКБ «Рубин» головой ручаются за правильность принятого решения, а «Белуна» изволит сомневаться. Интересно, кто лучше знает устройство атомохода и как «Белуне» удалось стащить план работ на «Курске»? Впрочем, обижаться не стоит, «белуновцы» честно отработывают свой хлеб. За это их и держат!

Из отчета водолазной операции:

«С 20.40 22 октября до 02.50 23 октября вторая пара водолазов в составе мичмана Семиразова Д. М. и старшего мичмана Гусева Ю. В. производила разметку технологического выреза на 7-м отсеке, продолжала осмотр корпуса подводной лодки».

23 октября, понедельник.

Утром качка за 5 баллов. Море в сплошной пене. Корабль мотает во все стороны на якоре, и в иллюминатор уже не видно «Регалии», к которой успел привыкнуть за эти дни. Зато виден бедолага «Дежнев». Гидрограф мал, а потому его швыряет волнами во все стороны. «Дежневцев» искренне жалко. Их суденышко то появляется среди водяных валов, то вновь исчезает между ними. Нам несравненно легче. Вдалеке виднеется подошедшее ночью норвежское разведывательное судно «Марьятта». Ситуация, прямо скажем, двусмысленная. С одной стороны, мы теперь с норвежцами вроде как друзья. С другой — все прекрасно знают, что «Марьятта» трудится в интересах НАТО и главный предмет ее интереса — корабли Северного флота России.

Утром в рамках командирской подготовки провел беседу с офицерским составом корабля и походного штаба. Говорил, держась за стол. Слушатели сидели и держались тоже. После обеда — ветер норд-вест, увеличился до 28 метров в секунду. Море — за 6 баллов. Как объяснил штурман, мы находимся во второй четверти циклона и постепенно перемещаемся в его третью четверть. Честно говоря, никакой разницы между четвертями я не ощущаю, качает одинаково, что во второй, что в третьей. Прогноз тоже неутешителен. Метеослужба флота передает, что шторм будет продолжаться с перерывами до 28-го числа.

Водолазы за ночь закончили срезать шпангоут и приступили к расширению отверстия в прочном корпусе. Первоначально по шаблонам планировалось прямоугольное отверстие, затем решили делать овальное, теперь же говорят, что будут делать так, как удобней. Водолазы продолжали работать даже тогда, когда море достигло 6 баллов, но когда ветер перевалил за 20 метров, работу прекратили. К этому моменту вырезали уже до 60 процентов периметра большого отверстия прочного корпуса. Если бы

не шторм, то к ночи планировалось уже войти в отсек. Обидно. Работы прекращены потому, что «Регалия» теперь уже просто не может точно удерживать место над лодкой, несмотря на все свои шесть винтов. К тому же платформу снизу очень сильно бьет волной, да и парусность у нее огромная. В связи с этим водолазов подняли на поверхность и поместили в барокамеру. Командующий общался с берегом и ему якобы передали, что НТВ ни с того ни с сего вдруг объявило, что на «Регалии» уже тайно начали подъем тел.

«Алтай» ушел в район укрытия в бухту Порчниха. Нас, к сожалению, туда не пригласили. Бедолагу «Дежнева», впрочем, почему-то тоже. Якорь уже не держит. «Чабаненко» выбирает его и, дав ход, идет штормовать. В каюте погром. Все срывается и летит. По полу катается полиэтиленовая бутылка. Действует на нервы, но не хочется лишний раз вставать с койки. На обеде ряды принимающих пищу значительно поредели. На ужин собрались уже одни энтузиасты. Из телевизионщиков не видно никого. Каково им, бедолагам, сейчас выходить в эфир? Но на войне, как на войне.

Впрочем, не обошлось без конфликта. Мамонтов с Гроздецким попросили выделить им матросов, чтобы перетаскивать и устанавливать космическую «тарелку», которая достаточно массивна. Людей им беспрекословно выделили. Но матросы не могут сутки напролет торчать на верхней палубе на ветру. По стояли-постояли и ушли. А тут эфир! Начались лихорадочные поиски. Сразу же жалоба командующему, мол, нам не помогают, хотя и обещали! Командующий тут же «вставил» командирку. Теперь корабельные разобижены на «героев голубых экранов», и вполне справедливо.

Ребята пригласили помыться в корабельную сауну. Сходить-то мы туда сходили, но больше намучились, чем помылись. Маленький бассейн, заполненный забортной водой, буквально выходил из берегов. Затем у заместителя по воспитательной работе смотрели «Сибирского цирюльника». И «Цирюльник» не понравился, и погода вконец испортилась. Корабль обезлюдел, все, кто не на вахте, отлеживаются по каютам и кубрикам. Командир старается держать корабль курсом по волне, но рано или поздно приходится поворачивать на обратный курс. По корабельной трансляции объявляют: «Через пять минут поворот». Это означает, держись за что только можешь.

Из отчета водолазной операции:

«В данный период норвежскими водолазами производились работы по резке технологического выреза в 8-й отсек. На данную работу было затрачено 87 часов 50 минут. Для упрощения технологии резки был согласован вопрос об изменении первоначальной формы выреза. Размеры выреза изменены не были, что впоследствии обеспечило безопасный проход водолаза в корпус подводной лодки. Применяемое оборудование абразивной резки с рабочим давлением воды до 1200 кг/см кв резку легкого корпуса (совместно сталь-резина) производило неэффективно. После длительных экспериментов было принято решение производить резку только резинового покрытия полосой шириной 7 — 10 см, после чего снимать полосу резины. По образованному углублению производилась резка стальных листов палубы надстройки. При расстоянии от сопла до палубного листа 5 — 10 мм резка проводилась эффективно со скоростью 50 мм в минуту при вертикальном положении сопла. Резка препятствий в межкорпусном пространстве производилась с применением экзотермической резки типа „Броко“ и гидравлических ножниц. Особые трудности испытывали водолазы при резке прочного корпуса. К ним можно отнести вибрацию сопла при большом удлинении направляющих креплений, невозможность крепить инструмент за прочный корпус. Перечисленные проблемы привели к превышению времени работы по сравнению с плановым на двое суток».

24 октября, вторник.

Качка, качка, качка. Вместе с заместителем командира дивизии противолодочных кораблей Володей Литаренко обошли корабль. Показал мне кубрики, ПЭЖ, турбины. В главном коридоре большой стенд «Координаты скорби», посвященный «Курску». Фотографии и список экипажа взяты из «Морского сборника» — моего родного журнала. Что ж, значит, мы тоже не зря трудимся... Литаренко рассказывает, что на День ВМФ в дивизии были шефы из подмосковных Химок. Попросились посмотреть подводную лодку, и Володя их отвез на стоявший в Североморске «Курск». Там познакомились с Багрянцевым, Лячиным и Шубиным.

Когда в дивизии узнали о трагедии, немедленно пустили шапку по

кругу и собрали больше 50 тысяч рублей. Отдавали последнее, жены не роптали. Затем еще 80 тысяч. На «Курске» погибло трое выходцев из дивизии: мичмана Парамоненко, Фесак и Романюк. Всех троих прекрасно помнили как отличных ребят.

По последним сведениям с «Регалии», водолазы уже вошли в 8-й отсек и занимаются его обследованием. Никаких тел в 8-м отсеке не обнаружено. Теперь на очереди 9-й.

Кадры видеофильма: водолаз в 8-м отсеке. Видны агрегаты, маркировка. Работает извивающийся змеей шланг, которым отсасывают взвеси. Вскоре все выглядит так, словно и нет никакой воды. Вот водолаз поднимает с палубы какую-то тетрадь и листает ее. Неподалеку виден плавающий сине-белый полосатый матрас. «Не торопись! Отдохни!» — говорит руководитель спуска. Водолаз начинает открывать люк. Видно, что это стоит ему больших усилий. Следующий кадр: он уже возле приоткрытого люка в 9-й отсек. В центре кадра, а значит, и в центре зрения водолаза, огромная треска. Ее не пугает ни свет, ни человек. Рыба замерла почти без движения и мешает проходу водолаза. «Ткни ее ножом!» — советует руководитель спуска. Водолаз медлит. «Вынь нож и ткни ее, сразу уйдет!» — говорит руководитель спуска. Водолаз нагибается и достает нож, засунутый за голенище сапога. Словно поняв, что против нее что-то замышляется, рыба вяло машет плавниками и нехотя уплывает прочь. Виден 9-й отсек. Палуба окрашена в зелено-желтые тона, переборки и агрегаты красно-коричневые. Кое-где на вентилях уже висят нити водорослей. Водолаз останавливается. Он на пороге страшного...

Глава третья

ПРИМОРСКАЯ ПЛОЩАДЬ

Снова неутешительный прогноз. К вечеру обещают резкое усиление ветра. Теперь уже на «Регалию» явно больше не попасть. Командировка скоро заканчивается, а еще надо успеть побывать в Североморске и Видяеве. Внезапно оказия — вертолет. Запрашиваю «добро». Вместе со мной летит корреспондент «Ориентира». Буквально на несколько секунд залетаем на «Регалию». Там мне суют в руки какой-то исковерканный светильник. Кричат, что на берегу встретят и заберут.

Над морем низкая облачность, и вертолет летит почти над самой водой. Море кажется каким-то пластилиновым. Рассматриваю светильник и внезапно понимаю, что держу в руках не что иное, как маленький кусок тайны. Светильник с «Курска». Некогда окрашенный в белый цвет, он теперь черен от копоти и скручен почти в узел. К светильнику приклеена бумажка. На ней координаты места и какие-то пометки. Если бы предметы умели говорить...

Берег наплывает внезапно. Виден бьющийся в оскаленные скалы прибой. Дальше сплошное каменное плато, изрезанное речушками и ручьями. Между титанических валунов — черные провалы озер. Мне, глядющему в них с вертолета, они кажутся бездонными. Вертолет летит вдоль Кольского залива. То там, то здесь видны жалкие островки северной жизни: маленькие гарнизончики, словно случайно заброшенные в это царство воды и камня.

На аэродроме нас встречают. Я расстаюсь со светильником. Весь полет я держал в руках, почему-то боясь положить рядом, словно это могло причинить ему боль. Светильник засовывают в какой-то пакет и увозят. Теперь он вещдок. Здесь же узнаю, что водолазы только что вошли через 8-й отсек в 9-й и уже нашли там несколько тел. Больше ничего конкретного пока неизвестно. На «Регалии» уже находится следователь по особо важным делам, который, как говорят, в интересах следствия, ограничивает доступ к информации.

Когда мы еще были в воздухе, на «Регалию» вертолетом, воспользовавшись маленьким погодным «окном», доставили двух жен: Ирину Шубину и Оксану Силогава. Женщины привезли водолазам большой домашний брусничный пирог и очень просили быть как можно осторожнее и не рисковать понапрасну собой.

Ночевать еду на «Харламов». В кармане у меня записка от зам. комдива к командиру о приеме на постой. Знакомимся с командиром. Узнав, кто я и зачем здесь, он вспоминает о своем знакомстве с Лячиным. В общем-то, знакомства, по существу, и не было. Просто сидели рядом на совещании командиров перед теми последними для «Курска» учениями. Запомнилось, что Лячин был весел и все время шутил. Командир торопится домой. Сегодня у его мамы юбилей и он обязательно должен поздравить ее по телефону.

Из отчета водолазной операции:

«С 07.51 до 13.02 после выполнения технологического выреза в 8-м отсеке третьей парой водолазов ВМФ мичманом Силютиным В. Г. и мичманом Новиковым Д. В. была произведена установка защиты на кромки легкого и прочного корпусов. Защита изготавливалась из шлангов различных диаметров. Водолаз по месту производил резку шлангов и крепление их на кромках. Данное решение можно считать удачным, так как при интенсивном движении водолазов через технологический вырез при обследовании 8-го и 9-го отсеков повреждений снаряжения и травм получено не было.

С 14.18 первая пара водолазов в составе мичмана Шмыгина С. С. (водолаз № 1) и капитана 2-го ранга Звягинцева А. Н. (водолаз № 2) начала спуск в прочный корпус подводной лодки.

При обеспечении вторым водолазом, находящемся на легком корпусе, первый водолаз через технологический вырез в корпусах 8-го отсека проник в 8-й отсек на палубу первого настила в районе 123 — 124-го шпангоутов.

До 15.25 первый водолаз производил осмотр 8-го отсека по маршруту от места выреза в прочном корпусе, по левому борту. При движении производился осмотр пространства между распределительными щитами. Был также осмотрен район расположения люка под газоплотный настил 9-го отсека. Результаты осмотра 8-го отсека:

- тел погибших подводников не обнаружено;
- аппараты ИДА-59 на штатных местах отсутствуют;
- обнаружено три аппарата ИДА с признаками их

использования;

- аварийно-спасательный инструмент на щите отсутствует;
 - в районе кормовой переборки катушка ВПЛ частично размотана;
 - люк под газоплотный настил задраен;
 - от 122-го шпангоута в нос обнаружена воздушная подушка, на поверхности водораздела следы масла;
 - трубка телефонного аппарата сорвана;
 - найдены три пустые сумки из-под аппаратов ИДА-59М.
- Проникнуть вдоль тыльной стороны главного распределительного щита (ГРЩО № 1) и по центральному проходу от 119-го шпангоута и в нос невозможно ввиду узкости проходов.

В 15.27 после проверки наличия повышенного давления в 9-м отсеке была отдраена кремальера переборочной двери в 9-й отсек. Дверь полностью открыть не удалось. Первый водолаз вышел на палубу надстройки без замечаний.

В 15.40 было принято решение осмотреть 9-й отсек через люк АСЛ переносной телекамерой. Спасательный люк 9-го отсека был вскрыт вторым водолазом без затруднений, выхода пузырей воздуха не было. Открытый люк взят на стопор и зафиксирован.

Результаты осмотра 9-го отсека телекамерой:

- наблюдаются признаки сильного возгорания (копоть, вспученная краска на трубопроводах и арматуре, обугленные предметы);
- видимость в отсеке не превышает 1–1,5 метра;
- переборочная дверь свободна от посторонних предметов.

В 15.59 в 9-й отсек через люк АСЛ опущен шланг для отсоса взвешенных частиц из отсека.

В 16.23 начато повторное обследование 9-го отсека с помощью дистанционной телекамеры. Дополнительной информации не получено. Видимость незначительно улучшилась.

В 16.52 первый водолаз повторно через технологические вырезы вошел в 8-й отсек. Открыт люк под газоплотный настил. Ввиду узкости прохода и невозможности водолаза подойти непосредственно к люку открыть его удалось только ногой. В момент открытия из-под люка произошло стравливание воздушной подушки (ориентировочно объемом 1–1,5 кубических

метра) и выход масла. По решению командира спуска до улучшения видимости осмотр 8-го отсека отложен.

В 17.00 первый водолаз открыл люк 9-го отсека, поставив его на стопор, проник по пояс в люк и произвел визуальный осмотр пространства в районе люка. Препятствий, мешающих заходу водолаза, не обнаружено.

В 17.32 первый водолаз вошел в 9-й отсек и приступил к его обследованию.

В 17.40 под люком АСЛ между ящиками найден человек, по пояс одетый в утеплитель от СГП со следами обгорания верхней части тела. Тело подготовлено к подъему на поверхность.

В 17.44 тело извлечено первым водолазом на палубу надстройки подводной лодки, где помещено в специальный контейнер.

В 17.58 первый водолаз повторно зашел в 9-й отсек.

В 18.11 в одном метре справа от люка АСЛ найдено второе тело, по пояс одетое в утеплитель от СГП, которое также имело признаки обгорания верхней части.

В 18.29 тело поднято на надстройку и помещено в контейнер.

В 18.40 первый водолаз произвел третий заход в 9-й отсек.

В 18.55 в выгородке ВХЛ в сидячем положении на поворотном кресле обнаружен третий подводник, полностью одетый в утеплитель, без явных признаков обгорания. (Как позднее расскажут мне водолазы, это был капитан-лейтенант Дмитрий Колесников. — *Б. III.*)

В 19.05 его тело полностью извлечено из подводной лодки и помещено в контейнер.

В 20.20 первая пара водолазов закончила работу и была поднята на поверхность.

В 22.23 начала спуск вторая пара водолазов в составе: мичман Семразов Д. М. (водолаз № 1) и старший мичман Гусев Ю. В. (водолаз № 2).

В 22.58 первый водолаз второй пары через технологические вырезы 8-го отсека вошел в 9-й отсек и начал обследование отсека. За легкой переборкой в районе выпрямительного агрегата обнаружен четвертый подводник без верхней одежды, в носках, с признаками воздействия высокой температуры.

В 00.20 25 октября подводник был извлечен из подводной

лодки и помещен в контейнер. В течение длительного времени водолаз работал по освобождению тела, зажатого между корабельными системами. Видимость в отсеке при работе водолаза становилась нулевой, что требовало перерывов в работе и промывки отсека. Подъем четвертого тела был самым длительным по времени и самым трудоемким».

Кадры видеофильма: раскрытый люк 9-го отсека. Осветительные приборы освещают узкий коридор, заваленный чем-то. Чем, понять невозможно. На водолазе поверх основного костюма — белый балахон. Теперь он похож на ангела, спустившегося в бездну, чтобы вернуть миру покоящихся здесь людей. Видны руки водолаза, он медленно пробирается сквозь нагромождения. Хорошо виден трапик, спускающийся в 9-й отсек, и трап, приставленный к аварийно-спасательному люку. Голос руководителя спусков: «Не торопись! Не торопись! Оглядись! Осторожней!» Луч упирается в что-то лежащее на палубе отсека. Не сразу понимаешь, что это человек. Видны безвольно опущенные руки. Водолаз не может пробраться к подводнику, а потому цепляет его длинным щупом и подтаскивает к себе поближе. Затем обвязывает веревочным концом. Медленно, словно боясь нарушить его покой, подводника поднимают наверх. Подводник в зеленом утеплителе. В какой-то момент ловлю себя на мысли, что он совсем как живой. Вот водолаз вытаскивает свою находку через люк. Водолаз уже на верхней палубе корабля. Рядом с ним — решетчатая платформа-клетка. Открыта дверца, и внутрь платформы помещается страшная находка. Видна человеческая рука. Страхующий водолаз рвет белый балахон своему поднявшемуся из чрева лодки товарищу. Санитарная одежда — одноразовая. На следующий спуск она будет заменена. Дверца закрыта, и платформа начинает медленно уходить ввысь к небу и воздуху...

25 октября, среда.

Утром вместе с Главнокомандующим ВМФ выезжаем в Видяево. В Североморске снега еще нет, а на дороге уже вовсю метет. Главком непрерывно курит. Затем, словно извиняясь, говорит: «Я теперь только на сигаретах да на кофе». За время нашей поездки он выкурит три пачки и начнет четвертую.

Пока в ожидании поездки бродил по штабу флота, узнал некоторые подробности проникновения в 9-й отсек. К счастью, водолазам не

пришлось резать межотсечную переборку. С большим трудом, затратив на эту операцию более двух часов, им все же удалось открыть межотсечный люк. Трех подводников вытащили достаточно быстро. Четвертый оказался завален сорванными ящиками с ЗИПом, и его очень долго (больше двух часов) и тяжело доставали. Вообще даже думать обо всем этом тяжело, а каково было там ребятам?

Вот, наконец, и Видяево. У КПП нас встречает «уазик» комдива. Останавливаемся на Якорной площади возле маленькой церкви Николая Угодника.

Буквально несколько дней назад епископ Симон открыл этот храм в центре Видяева. В прошлый мой приезд в гарнизон в конце августа церкви еще не было и в помине. А теперь она уже стоит, сложенная из бревен и выкрашенная в небесный голубой цвет. На одной из стен фотографии всех членов экипажа. Перед ними — 118 свечей.

— Они Божий ратники. Они не погибли, а навсегда ушли в море. Подвигом своим они привлекли внимание к проблемам флота, — говорит служащий молебен отец Сергей (сам в прошлом матрос).

— С нами Бог. А если с нами Бог, то кто против нас?

Церковь не может вместить всех желающих. Мужчины пропускают вперед пришедших вдов и остаются стоять на крыльце. Порывы ветра задувают свечи, и нам приходится зажигать их несколько раз.

Уже после службы мне рассказывают: в экипаже «Курска» было семь мусульман. Когда после очередной службы к приехавшему в Видяево епископу Симону подошел кто-то из вездесущих журналистов и поинтересовался, почему он отпевает всех сто восемнадцать, когда среди них есть и некрещенные, епископ ему ответил более чем исчерпывающе:

— Морская купель окрестила всех!

Беседуем накоротке с отцом Сергием. Он говорит, что есть все основания причислить всех членов экипажа «Курска» к лику месточтимых святых. В Петербурге уже изготавливают три иконы: Серафима Саровского, Спаса и Божией матери Курской. Вокруг святых будут выписаны лики 118 членов экипажа атомохода.

— Они все великомученики, а потому для нас они святы! — говорит мне отец Сергей мне на прощание.

После панихиды направляемся в ДОФ. В библиотеке главнокомандующий собрал жен и матерей погибших.

— Я буду говорить вам только правду, какой бы горькой она ни была, — начинает он свое выступление. — Мы подняли наверх четверых. Оpoznан пока один. Это капитан-лейтенант Колесников. Некоторые сильно

обожжены, другие имеют переломы конечностей.

Женщины рыдают. Кто-то — беззвучно, закрыв лицо руками, кто-то — громко, навзрыд. Мужчины еще крепятся.

— Не плачьте, пожалуйста! — говорит главком. — А не то я расплачусь вместе с вами!

Женщины немного успокаиваются.

— В кармане у капитан-лейтенанта Колесникова обнаружена записка следующего содержания, — продолжает главнокомандующий.

Он читает вслух записку. Говорит, что она написана четким, ясным почерком. Видимо, еще работало аварийное освещение. На обороте почерк уже неразборчив, наверное, к этому времени свет погас.

— Тут есть слова, обращенные к жене, — говорит главнокомандующий, — которые я не имею права оглашать без ее разрешения. В конце записки время — 13.58 и неясная уходящая вниз черта. Сейчас все усилия водолазов будут направлены только на 9-й отсек. Постараемся поднять всех, кого только возможно.

После встречи главнокомандующий поднял с женщинами по поминальной чарке. Спрашиваю Ирину Юрьевну Лячину, куда она собирается ехать.

Наверное, в Курск, — отвечает она.

А когда?

Когда получают квартиры и уедут все девочки.

Так по старой морской традиции уходит с корабля командир — последним.

Выезжаем обратно. Уже на въезде в Североморск главнокомандующий устало, ни к кому не обращаясь, говорит:

— Ну, вот еще один день слез и надежд позади!

Из отчета водолазной операции:

«В 03.45 в 9-м отсеке обнаружен фрагмент одежды с эмблемой АПРК „Курск“.

В 03.58 минут работа второй пары водолазов под водой была прекращена из-за ухудшения погодных условий и водолазы подняты на поверхность. Перед подъемом технологический вырез был прикрыт специальной сетью, а спасательный люк в 9-й отсек закрыт. Состояние моря — 6 баллов.

В 01.14 на открытую палубу судна „Регалия“ стрелой крана

поднят контейнер с четырьмя телами подводников. Были произведены следственные действия по осмотру поднятых тел. Осмотр проводился следователем военной прокуратуры с участием судебно-медицинского эксперта и понятых из состава российской группы.

При проведении осмотра у одного из неопознанных подводников были обнаружены два листа бумаги формата А-4, соединенные между собой по вертикальной линии сгиба. На обеих сторонах каждого из листов имелись исполненные типографическим способом таблицы под заголовком „Раздел 4. Замечания проверяющих“, а в правом верхнем углу лицевой стороны исполненные от руки красителем синего цвета записи нумерации: „66“ и „69“.

На лицевой стороне листа с № 66 под типографской строкой с названиями столбцов имеется выполненный красителем синего цвета рукописный текст следующего содержания:

„Список л/с 6, 7, 8, 9 отс, находящихся в 9-ом отсеке после аварии 12. 08. 2000 г.“ Ниже данной записи имеется исполненный аналогичным образом пронумерованный с 1 по 23 перечень фамилий, начинающийся со строки: „1. 5-6-31 — Майнагашев“ и заканчивающийся строкой: „23. 5-88-21 — Неустроев“.

Справа от фамилий имеется два столбца. В столбце „13. 34“ справа от каждой из фамилий имеется знак „+“. В столбце, читаемом как „hp-6“, отсутствуют какие-либо записи. Слева от фамилий Кубиков, Кузнецов, Аникиев, Козадеров, м-с Борисов, м-н Борисов и Неустроев имеется знак в виде „галочки“. Ниже перечня фамилий имеется выполненная от руки красителем синего цвета запись: „13.58 (стрелка вверх) Р 7 отс“. На обороте данного листа и на лицевой стороне листа № 69 рукописные записи отсутствуют.

На обороте листа № 69 имеются записи следующего содержания:

„Олечка, я тебя люблю, не переживай сильно.

Г. В. привет. Моим привет.

(Подпись в виде нечитаемого росчерка)

12. 08. 2000 г. 15.15.

Здесь темно писать, но наощупь попробую.

Шансов, похоже, нет, % 10–20.

Будем надеяться, что хоть кто-нибудь прочитает.

Здесь список л/с отсеков, которые находятся в 9-м и будут пытаться выйти.

Всем привет, отчаиваться не надо.

Колесников“.

С учетом полученной информации был составлен список подводников, находившихся в 9-м отсеке:

1. гл. ст. к/с Майнагашев В. В., спец. трюмный, 6 отсек,
2. матрос Коркин А. А., спец. трюмный, 6 отсек,
3. кап. — л-т Аряпов Р. Р., командир трюмной группы ДД, 6 отсек,
4. мичман Ишмуратов Ф. Л., техник турбинной группы, 7 отсек,
5. матрос Налетов И. О., турбинист, 7 отсек,
6. ст. 2 ст. к/с Садовой В. С., ком. отд. турбинистов, 7 отсек,
7. матрос Сидюхин В. Ю., турбинист, 7 отсек,
8. матрос Некрасов А. Н., турбинист, 7 отсек,
9. матрос Мартынов Р. В., турбинист, 7 отсек,
10. ст. 2 ст. к/с Кесслер Р. А., ком. отд. турбинистов, 8 отсек,
11. матрос Кубиков Р. В., турбинист, 8 отсек,
12. мичман Кузнецов В. В., старшина команды турбинистов, 8 отсек,
13. ст. 2 ст. к/с Аникиев Р. В., турбинист, 8 отсек,
14. ст. мичман Козадеров В. А., техник турбинной группы, 8 отсек,
15. матрос Борисов Ю. А., турбинист, 8 отсек,
16. ст. мичман Борисов А. М., техник группы автоматики ДД, 8 отсек,
17. кап. — л-т Колесников Д. Р., командир турбинной группы ДД, 7 отсек,
18. кап. — л-т Садиленко С. В., инженер группы дистанционного управления № 1, 8 отсек,
19. ст. л-т. Бражкин А. В., инженер группы дистанционного управления № 2, 9 отсек,
20. мичман Бочков М. А., техник трюмной группы ДЖ, 9 отсек,
21. ст. 2 ст. к/с Леонов Д. А., ком. отд. рулевых сигнальщиков, 9 отсек,
22. гл. ст. к/с Зубайдулин Р. Р., электрик, 7 отсек,

23. гл. ст. к/с Неустроев А. В., электрик, 8 отсек.

С 09.00 до 12 часов 00 минут норвежскими водолазами выполнялись работы по резке легкого корпуса для технологического выреза в 7-м отсеке.

По предложению руководителя работ с учетом полученных данных по размещению подводников в кормовых отсеках подводной лодки командованием ВМФ был изменен порядок работы по выполнению технологических вырезов. Работы на 7-м отсеке были прекращены и начаты работы на 9-м отсеке».

Кадры видеофильма: идет первичный осмотр поднятых из 9-го отсека тел. На присутствующих белые комбинезоны, белые перчатки и белые шлемы, оставляющие открытыми только лица. Некоторые люди в респираторах. Вот на осмотровый стол укладывают одного из подводников. Лицо и тело его сильно обожжено. Он так и застыл в сидячем положении, а потому его в отличие от остальных кладут на бок. Вслух читается надпись на РБ. Полностью ее разобрать не могут, так как одежда сильно обгорела, читается лишь слово «турбинной...» Проверяется содержимое карманов. Камера фиксирует что-то черное, это записная книжка. Ее открывают и достают лист сильно промасленной бумаги. Лист разворачивают прямо перед камерой. «Может быть, потом посмотрим бумагу, а пока продолжим общий осмотр?» — говорит вытащивший бумагу. «Нет, — отвечает руководитель осмотра, — смотрим прямо сейчас!» Медленно и осторожно разворачивается бумага. Она сильно промаслена, и потому текст читается с трудом. Камера берет лист крупным планом. По разлиновке видно, что лист вырван из какой-то служебной тетради. Видны коричнево-черные пятна. Отдельные слова и буквы. Нашедший бумагу медленно зачитывает весь текст с двух сторон. Особенно тяжело читаются фамилии. Камера все фиксирует. Осмотр закончен. Подводника накрывают с головой простыней и переходят к следующему столу. У мертвого подводника монголоидные черты лица. Он кажется совершенно спокойным, словно уснул. При осмотре следующего тела обнаруживается пустой конверт. На конверте видяевский адрес и фамилия — Кубиков. Большинство погибших хорошо сохранились. Лица всех черны от масла. Эксперты осматривают тела, диктуют внешние признаки смерти. Даже сейчас видно, какими крепкими и молодыми были эти ребята. Эксперты действуют профессионально, ни одного лишнего движения, ни одного лишнего слова. Однако чувствуется, что все они внутренне напряжены и взволнованы. Картина смерти —

страшная картина.

26 октября, четверг.

Познакомился и побеседовал с заместителем начальника управления воспитательной работы Северного флота Евгением Чернышевым. У него на «Курске» погиб младший брат Сергей. Как всегда, сразу же нашлось много общих знакомых, ведь мы заканчивали одно училище, я, правда, несколькими годами позже. Поначалу планировали поговорить несколько минут, но затем Евгений закрыл дверь, отключил телефоны, и мы проговорили часа полтора.

Ребята из управления боевой подготовки связали меня по телефону с отцом погибшего на «Курске» Бориса Гелетина, капитаном 1-го ранга Владимиром Гелетиным. Он взял отпуск и находится дома, делает небольшой ремонт, чтобы хоть немного отвлечься. Договорились о встрече. Владимир Иванович пришел в штаб, и мы очень долго беседовали. Рассказывал о сыне, его детстве, учебе, службе. Чувствовалось, что каждое слово давалось с трудом. В глазах — слезы. Обижен на журналистов, которые буквально изводили его с женой в самые тяжелые дни, не считаясь ни с состоянием родителей, ни с ситуацией. Простились очень по-доброму.

Из отчета водолазной операции:

«С 09.00 до 12.00 норвежскими водолазами выполнялись работы по резке легкого корпуса для технологического выреза в 7-й отсек. Затем работы на технологическом вырезе над 7-м отсеком были приостановлены и норвежские водолазы начали установку оборудования для резки корпуса над 9-м отсеком».

27 октября, пятница.

Утром командующий флотом проводит брифинг в ДОФе. Собрались все — кому надо и не надо. Прогноз по-прежнему плохой. Море 6–7 баллов, но, как только наметится улучшение, работы будут немедленно продолжены.

Адмирал Попов говорит о примерном развитии событий в кормовых

отсеках после катастрофы: «Личный состав кормовых отсеков чуть больше часа боролся с пожаром и поступлением воды в своих отсеках и только затем все перешли в кормовой 9-й отсек (отсек-убежище). Текущая обстановка говорит о том, что люди были живы, по крайней мере, до тринадцати пятнадцати, то есть спустя три часа сорок пять минут после взрыва. Точное время определяют судмедэксперты. Я же это время предполагаю как подводник. Причина смерти собравшихся в 9-м — утопление. Ведется следствие. Полностью обследован 8-й отсек, начатые работы в 7-м сейчас приостановлены из-за погоды. Все усилия теперь будут направлены на 9-й. Водолазы входят в 9-й через 8-й отсек, тела же эвакуируются через аварийно-спасательный люк 9-го отсека. Обстановка в отсеках сложная, есть признаки возгорания. Всюду сорванные со своих штатных мест ящики ЗИПа, приборы. 9-й отсек очень стеснен даже конструктивно. Даже в нормальной обстановке в РБ можно в некоторые места протиснуться только боком. В 9-м располагается электромотор. Особенность отсека — выходящие за пределы прочного корпуса линии валов. Один из погибших подводников сильно обгоревший. Всех поднять из 9-го, видимо, не удастся. Не везде водолазы могут пройти: завалы, узкие проходы. Дальнейший план работы будет сформирован к вечеру. Над ним работают наши и норвежские водолазы и представители ЦКБ „Рубин“. Взаимодействие с норвежцами хорошее. Полное взаимопонимание. Никаких взаимных претензий. Норвежцы постоянно повторяют, что восхищены высоким профессионализмом наших водолазов. Внутри „Курска“ работают только наши, норвежцы обеспечивают. Вся конкретная информация о поднятых подводниках — достояние следствия. Окончательное опознание будет происходить после доставки тел на берег, в госпитале. Мы обязаны соблюдать закон!

Проблема поднятых тел очень деликатная. К сожалению, большая часть СМИ подходит к освещению темы недостаточно тактично и даже беспощадно к людям, для кого это очень близко... Лично я уже получил более двухсот писем. Я бы вызвал на дуэль того негодяя, который совал в лицо убитой горем женщины микрофон и спрашивал: „А что вы сейчас чувствуете?“ Как можно на человеческом горе делать имя, приобретать какие-то дивиденды? Это аморально! Я обращаюсь ко всем, кто связан со СМИ: будьте тактичны, берегите сердца людей! Кто ответит за то, что, прочитав, посмотрев вашу работу, умрет, не выдержав всего, человек? За каждое слово надо морально отвечать. Словом и картинкой можно убить!

Предположительная причина катастрофы — столкновение. У меня есть на этот счет свое личное мнение. Я его объявил еще в августе. Я

доложил его в Правительственную комиссию и не изменил это мнение до сегодняшнего дня. Истинную причину определит Правительственная комиссия».

После обеда отправляюсь на «Петр Великий». Заместителем командира по воспитательной работе там Анатолий Зелинский. Он выпускник нашего родного КВВМПУ, только окончил его чуть позже. Он рассказывает о событиях августа. Именно «Петр» первым обнаружил лежащий на грунте «Курск». На нем располагался и штаб спасательной операции. На «Петре» все возмущены тем, что некоторые средства массовой информации распускают слухи о том, что якобы именно «Петр» утопил «Курск».

— Это не просто ложь, — говорит Анатолий Зелинский, — это чудовищная ложь, и она оскорбляет весь наш экипаж до глубины души! Как можно так бесстыдно врать?

С заместителем командира крейсера нельзя не согласиться. Что-что, а врать у нас журналисты действительно умеют.

Из отчета водолазной операции:

«Одновременно с водолажными работами осуществлялось обследование дна с помощью необитаемого подводного аппарата ROY „Venturer-3“. Управление осуществлялось с дистанционного поста управления „Регалии“ по кабелю. Обследованию подвергались следующие районы:

- от носовой оконечности на дистанцию 100 метров, шириной 100 метров;
- от носовой оконечности на дистанцию 100 метров, шириной 100 метров;
- район радиусом 35 метров с центром на расстоянии 170 метров от кормовой оконечности.

При обследовании использовался способ параллельных галсов через каждые пять метров. При этом обзор камеры составляет по 5–6 метров по горизонту. Наблюдение велось четырьмя камерами. Фиксация предметов производилась оператором. Определение координат производилась с ходового мостика „Регалии“ с использованием системы динамического позиционирования „Kovcsberg ADP 503MKLL“. Поиск фрагментов осуществлялся станцией активного излучения

SIMROD 900 f = 675 kHz на оптимальных дистанциях 10–30 метров. Фрагменты меньшего размера обнаруживались телекамерами на дистанции 5 метров.

В ходе водолазной операции осуществлялся непрерывный радиационный контроль. Ответственность за организацию и качество проведения радиационного контроля несла Норвежская служба радиационного контроля. На борту „Регалии“ постоянно присутствовали два представителя данной службы, которые выполняли комплекс мероприятий, определенных стратегией радиационной защиты. Основными мероприятиями являлись:

- во время работы вблизи или на борту подводной лодки водолазы должны использовать дозиметры, которые постоянно регистрируют дозы облучения;
- водолазы, а также и некоторые члены экипажа судна в течение проведения всей операции имели при себе персональные дозиметры, по окончании операции данные о полученных дозах должны быть обобщены;
- дистанционно управляемый аппарат был оборудован для измерения доз облучения;
- периодически берутся пробы воды, донных отложений и воздуха для проведения детального анализа на радионуклиды в лаборатории на борту „Регалии“;
- особое внимание уделяется взятию проб при первичном вскрытии прочного корпуса отсеков, измерению уровня радиации на костюмах водолазов, работающих в отсеках».

28 октября, суббота.

Утром узнаю, что траурная церемония перенесена на воскресенье. Около музея К-21 встречаю ребят с РТР и ОРТ. Они расположили свою тарелку прямо на набережной и по очереди выходят с ее помощью в эфир. Все замерзшие и усталые. Аркадий Мамонтов говорит, что надо бы снять хороший фильм о «Курске», предложил: давай делать вместе. В его словах есть смысл. Аркадий был в самое тяжелое время на «Петре Великом» в августе, был с нами на «Чабаненко». Для него боль «Курска» уже как своя собственная. Договариваемся вернуться к этому разговору в Москве, прощаемся и желаем друг другу удачи.

Иду на «Свирь». Там сейчас проживает боцман «Курска» Мизюк,

чудом оставшийся в живых — командир перед выходом «Курска» в море отпустил его в Харьков встретить семью. В Североморск Мизюк приехал для опознания тел. Разговор недолг. Боцману пора ехать в госпиталь.

В штабе Северного флота развернут своеобразный штаб технической мысли — КП ЦКБ «Рубин». Мы знакомимся. Огромный стол завален всевозможными чертежами и описаниями. Взгляд останавливается на огромной схеме лежащего на грунте крейсера. Корабль как бы уткнулся носом в грунт. Видны огромные разрушения носовой части. По существу, ее вообще нет. Рядом на столе подробная схема разбросанных вокруг корабля частей корпуса и механизмов. Обилие обломков поражает воображение — дно ими практически усеяно на десятки метров вокруг. Какова же должна была быть сила взрыва?

Долго беседуем с генеральным конструктором «Антеев» Игорем Леонидовичем Барановым. Он увлеченно рассказывает о технических возможностях своего детища. О причинах катастрофы говорит уклончиво:

— Все окончательно прояснится только тогда, когда лодка будет поднята и полностью обследована.

В том, что «Курск» надо поднимать, Игорь Леонидович уверен абсолютно:

— Для этого есть все технические возможности. К тому же нам теперь просто нельзя останавливаться на полпути. Надо во всем разобраться до конца!

Из отчета водолазной экспедиции:

«В 15.35 третьей парой водолазов в составе мичмана Силютин В. Г. (водолаз № 1) и мичмана Новикова Д. В. (водолаз № 2) начато обследование 9-го отсека. Первый водолаз осуществил заход через технологический вырез в 8-м отсеке и затем через межотсечную переборочную дверь в 9-й отсек. В начале обследования отсека слева от трапа на расстоянии около одного метра в районе перемычки ВВД в 16 часов 26 минут обнаружено сильно обгоревшее тело подводника без одежды.

В 16.31 тело извлечено и помещено в контейнер.

В 16.35 первый водолаз повторно зашел в отсек и начал обследование. В районе боевого поста № 9 от трапа до левого борта обнаружены и подняты в контейнер:

- СГП в сумке;

- части обгоревшего СГП;
- коробка из-под В-64 № 187;
- аппарат ИДА-59М (во время подъема аппарат разрушился, подняты его составные элементы).

При обследовании палубы в районе трапа обнаружены и подняты в контейнер: аппарат ИДА-59М, СГП, пустые сумки от аппаратов ИДА-59М.

Кроме того, установлено: катушка ВПЛ размотана по правому борту в корму. Размотан кабель аварийного телефона. В районе резервуара ВПЛ обнаружена регенеративная двухъярусная установка РДУ, при ее вскрытии внутри обнаружены остатки пластин В-64.

В 17.52 первым водолазом начат осмотр выгородки ВХЛ.

В 17.53 на палубе возле входной двери, головой к выходу, обнаружен подводник, одетый в утеплитель. Значительных повреждений ни тело, ни одежда не имеют. На рабочей одежде сохранился боевой номер 5-6-31.

В 18.10 тело помещено в контейнер. При нахождении в отсеке водолазом постоянно производилась промывка отсека. По выполнении данных работ водолазные спуски закончены.

В 19.39 контейнер с телами двух погибших подводников поднят на открытую палубу корабля „Регалия“, после чего производилось следственное действие по осмотру этих двух тел представителем военной прокуратуры, судебно-медицинским экспертом в присутствии понятых.

В 20.20 водолазы закончили работу и были подняты на поверхность.

В 21.46 начала работу первая пара в составе мичмана Шмыгина С. С. (водолаз № 1) и капитана 2-го ранга Звягинцева А. Н. (водолаз № 2). Первый водолаз через технологический вырез в 8-м отсеке прошел в 9-й и начал его обследование.

В 22.48 в помещении ВХЛ обнаружен лежащим на койке подводник, одетый в утеплитель, без видимых повреждений.

В 23.27 тело помещен в контейнер.

В 23.42 начался повторный спуск первого водолаза в 9-й отсек.

В 23.45 обнаружен еще один одетый в утеплитель подводник, лежащий на койке.

В 23.50 тело помещено в контейнер.

В 03.20 после обследования 8-го и 9-го отсеков водолазы начали подъем».

29 октября, воскресенье.

Утром идет снег. Морозно и ветрено. Прихожу пораньше на Приморскую площадь Североморска. У памятника героям Великой Отечественной войны готовят трибуну, проверяют микрофоны. Матросы чистят снег. Постепенно собираются люди. Вот подошел автобус из Видяева. Это приехали проститься со своими товарищами офицеры 7-й дивизии. Здравствуемся. У всех прибывших кортики не с парадным золотым, а с черным снаряжением. На Андреевском флаге траурные ленты.

Внезапно начинается самая настоящая метель. Вот уж некстати! Вокруг площади полным-полно народу. Пришел, наверное, весь город. Постепенно подходят колонны: эскадра, противолодочная дивизия, морская пехота... Ребята из 7-й дивизии немного волнуются. Все еще не подошел из Видяева автобус со вдовами, как бы чего не случилось в дороге. Но вот появляется подаренный шефами корабля «пазик» с надписью на борту: «Курск». Все сразу успокаиваются. Женщины выходят и сиротливой стайкой теснятся поодаль от всех. В руках цветы. Рядом со мной командир «Костромы» Володя Соколов, его заместитель по воспитательной работе. Обмениваемся общими фразами. Оркестр играет «Прощайте, скалистые горы». Наконец, прибывает руководство. 12.00. Трубочка исполняет «Слушайте все». Как по команде стихает метель и появляется солнце. Звучит Гимн. На площадь въезжают и останавливаются четыре бэтээра. На каждом ящик — гроб, покрытый государственным флагом. Невольно думается: только четверо из ста восемнадцати смогли вернуться на землю, да и то на броне. Со щитом или на щите...

Выступает Клебанов, затем Попов, министр обороны Сергеев, капитан 1-го ранга Гелетин. Слышно, как дрожит его голос:

— Страшный удар судьбы обрушился на наши семьи. В одночасье погибли сто восемнадцать сильных молодых мужчин — моряков-подводников, которых по праву можно назвать элитой флота. Эта трагедия унесла жизнь и нашего сына Бориса. Как сотни мальчишек, он мечтал о море и стал моряком-подводником. Хороших сынов мы вырастили. Они до конца и честно выполнили свой долг. И пока в рядах флота будут служить такие моряки, как наши сыновья, флоту и Родине есть чем гордиться.

Зачитывают приказ министра о зачислении навечно членов АПРК «Курск» в списки Северного флота. Звучат фамилии, имена, отчества. И мне почему-то кажется, что со всеми ними я уже давным-давно знаком.

У микрофона командующий флотом:

— В память об экипаже трагически погибшего АПРК «Курск» объявляется минута молчания. Головные уборы снять, колено преклонить, боевые знамена склонить!

Разом склоняются Андреевские флаги. Мы снимаем фуражки. Звучит метроном. Наверное, именно так стучит сердце...

На «Петре Великом» до места поднимается «Исполнительный». Корабли приспускают флаги. По трансляции звучит «Реквием К-141». Бэтээры медленно движутся вдоль стоящих колонн, мимо памятника и уходят на территорию эскадры. Люди подбегают к ним и кладут на заснеженную броню цветы. Едва первый бэтээр въезжает на территорию эскадры, корабли разом включают сирены. Тоскливый и щемящий звук, кажется, слышен сейчас во всем мире. В этом отчаянном реве — крик прощающихся со своим собратом кораблей. Их последнее «прости»... Впереди меня — старшина-сверхсрочник. Я вижу, как сжимаются его скулы, как нервно тербит он в руках недокуренную сигарету. Старшина оборачивается, и я вижу, что он плачет. Слезы текут по его щеке и мгновенно превращаются в маленькие прозрачные сосульки. Слезы — в глазах всех стоящих вокруг, и мы их уже не стесняемся.

Вот последний бэтээр прошел мимо стоящих у пирса кораблей. На «Петре Великом» спускают «Исполнительный», и в тот же миг обрывается прощальная сирена. Над городом повисает звенящая тишина.

Церемония прощания закончена, но никто не расходится. Люди молча стоят и словно чего-то ждут. Прощаюсь с ребятами с «Костромы». Говорить особо не хочется, не то настроение. Жмем друг другу руки и желаем удачи. Иду в штаб флота. Через пару часов вылет самолета на Москву, а это значит, что моя командировка подошла к концу.

Глава четвертая

ПОСЛЕДНИЕ СПУСКИ

Из отчета водолазной операции за 29 октября:

«В 01.25 контейнер с двумя телами погибших подводников, обнаруженных 28. 10. 2000 г. в 22.48 и в 23.45, поднят на открытую палубу корабля „Регалия“ для производства следственного действия по осмотру данных тел следственной группой.

В 07.36 второй парой водолазов в составе: мичман Семиразов Д. М. (водолаз № 1) и старший мичман Гусев Ю. В. (водолаз № 2) проводилось обследование 9-го отсека. Заход осуществлялся через технологический вырез в 8-м отсеке и затем через межотсечную переборочную дверь в 9-й отсек.

В 07.55 произведено обследование помещения ВХЛ, тел в нем больше не обнаружено. При осмотре проходов за поперечным обрешетником водолазами визуально обнаружены два тела.

В 08.25 водолаз начал работу по извлечению тела, находящегося в проходе у поперечного обрешетника на расстоянии 1,5 метра от прохода в кормовую часть отсека.

В 08.44 тело извлечено из отсека и помещено в контейнер. На теле — утеплитель, имеются незначительные обгорания одежды и открытых кожных покровов.

В 08.52 водолаз Семиразов начал повторный спуск в 9-й отсек.

С 09.06 водолаз начал работу по извлечению второго тела, обнаруженного за выпрямительными агрегатами в районе щитов размагничивающего устройства.

В 09.18 тело извлечено из отсека и помещено в контейнер. Тело и одежда значительных повреждений не имеют. В ходе осмотра отсека в помещении ВХЛ обнаружена буй-выюшка, из которой отмотан буйреп на 5 метров. Установлено, что клапан на конце шланга ВПЛ открыт.

В 12.55 водолазы закончили работу и начали подъем на

судно.

В 14.22 третьей парой водолазов в составе: мичман Силютин В. Г. (водолаз № 1) и мичман Новиков Д. В. (водолаз № 2) производилось обследование 9-го и 8-го отсеков. Заход осуществлялся через технологический вырез в 8-м отсеке и затем через межотсечную переборочную дверь в 9-й отсек.

В 14.53 водолаз начал обследование 9-го отсека.

В 15.02 в районе прохода на левый борт за обрешетником на расстоянии одного метра от прохода в корму обнаружен подводник, одетый в утеплитель, без видимых повреждений.

В 15.07 тело остроплено.

В 15.21 тело помещено в контейнер.

В 15.25 начато повторное обследование 9-го отсека.

В 15.38 по проходу на левый борт возле компрессора КСВА-7,5 обнаружен подводник в утеплителе, без видимых повреждений.

В 15.48 тело поднято из отсека и помещено в контейнер.

В 17.10 водолаз в третий раз зашел в корпус для выполнения следующих задач:

- определение возможности прохода водолаза по проходам 8-го и 9-го отсеков;
- обследование отсека переносной телекамерой на телескопическом шесте.

В ходе работы установлено:

- в 9-м отсеке от выгородки ВХЛ вдоль правого борта в кормовую часть отсека и по коридору вдоль обрешетника движение водолаза невозможно;
- в 8-м отсеке от кормовой переборки и до переходного люка под газоплотный настил в кормовой части проход водолаза возможен, в остальные — невозможен.

По осмотру 9-го отсека видеокамерой:

- осмотрен проходной коридор по правому борту до щита размагничивающего устройства;
- проходной коридор за обрешетником до компрессора КСВА-7,5;
- проход вдоль тыльной стороны преобразователя непрерывного питания;

в проходе между компрессором КСВА-7,5 и преобразователем непрерывного питания обнаружено тело

подводника, лежащее в проходе между компрессорами, перпендикулярно коридору, по которому производилось обследование.

По осмотру 8-го отсека:

- осмотрен центральный проход от кормовой торцевой стороны вдоль лицевой и тыльной панелей;
- осмотрена ниша в кормовой части отсека по правому борту.

В осмотренном пространстве тел не обнаружено.

В 19.36 осмотр 8-го и 9-го отсеков закончен.

В 21.12 контейнер с четырьмя телами подводников, обнаруженных и извлеченных в этот день из 9-го отсека АПЛ „Курск“, поднят на открытую палубу корабля „Регалия“ для производства следственного действия по осмотру тел и последующего их помещения в холодильную камеру».

Уже на следующий день после траурной церемонии в Североморске в средствах массовой информации сразу же резко снизился интерес к «Курску». Увы, пресса и телевидение живут всегда одним днем. Сообщения с «Регалии» как-то сами собой отошли на второй план. Вместо них теперь говорили о выборах американского президента, о бандитских разборках и финансовых скандалах. Но работы на платформе были в самом разгаре, и каждый день уходили в стильную глубину водолазы, чтобы в крошечной тьме разорванной субмарины искать тела погибших подводников.

Из отчета водолазной операции:

«30 октября, понедельник.

С 23.55 начала работу первая пара водолазов в составе мичмана Шмыгина С. С. (водолаз № 1) и капитана 2-го ранга Звягинцева А. Н. (водолаз № 2). Первый водолаз продолжил обследование 9-го и 8-го отсеков. В ходе обследования помещения ВХЛ на поверхность поднята документация: обложка от папки БЧ-5 и фотоальбом с семейными фотографиями старшего мичмана Борисова А. М. Помещение ВХЛ обследовано, предметов, требующих подъема на поверхность, не обнаружено, помещение задраено. Из 9-го отсека на поверхность подняты:

- аппарат ИДА-59 без видимых повреждений;
- маска;
- сумка с инструментами;
- памятка подводника (брошюра 1 шт.);
- закрытая коробка с настольной игрой (нарды).
- индивидуальный дозиметр капитан-лейтенанта Садиленко.

Обследование кормового отсека с использованием переносной телекамеры на телескопическом шесте показало: в проходе между компрессором КСВА-7,5 и преобразователем повторно обнаружено тело подводника, лежащего на палубе головой в корму; подойти к телу, извлечь его с использованием различных захватов не удалось ввиду узкости проходов (менее 700 мм).

На заключительном этапе работы в 9-м отсеке водолазом выполнялась проверка состояния клапанов:

- подачи воздуха — открыт;
- заполнения шахты АСЛ — открыт;
- бортового заполнения шахты АСЛ — закрыт;
- ручных клапанов отключения подгрупп ВВД № 21, 23, 24 — закрыты.

Не удалось проверить положение бортового клапана осушения комингс-площадки по причине невозможности доступа водолаза к этому клапану.

Положение клапана вентиляции шахты АСЛ установить не удалось из-за ее заклинивания.

Ввиду невозможности прохода водолаза по маршрутам, последующего использования телекамеры на телескопическом шесте, возросшей степени риска запутывания или зацепа водолаза за выступающие части агрегатов и конструкций дальнейшее обследование, извлечение найденного тела и, возможно, других тел в 9-м отсеке прекращено. По команде руководителя водолазных работ водолазу дана команда покинуть 9-й отсек, проведя его герметизацию.

31 октября, вторник.

В 02.47 водолаз вышел из 9-го отсека, задраив за собой переходную дверь между 8-м и 9-м отсеками, закрыл клапан

сравнивания давления. Второй водолаз закрыл на штатные устройства спасательный люк 9-го отсека.

С 02.50 до 03.08 производилось обследование второй палубы 8-го отсека через люк на газоплотном настиле в районе БП-85 при помощи телекамеры на телескопическом шесте. Тел подводников не обнаружено.

В 03.08 водолаз покинул корпус подводной лодки, после чего задраил верхнюю крышку люка АСЛ.

В период с 03.00 до 03.45 прочный корпус 8-го отсека загерметизирован — на технологическое отверстие в прочном корпусе установлен ранее вырезанный лист легкого корпуса, а сверху — ранее вырезанный лист прочного корпуса 8-го отсека.

В 04.59 водолазы окончили работу на атомной подводной лодке. По результатам работы в 8-м и 9-м отсеке составлен акт.

31 октября, вторник — 2 ноября, четверг.

В период с 07.15 31.10. 2000 г. по 00.30 02.11. 2000 г. норвежскими водолазами выполнена резка технологического выреза в 3-м отсеке. Вырез в прочном корпусе представляет собой круг диаметром 120 мм.

В 19.35 01.11 на борт „Регалии“ поднят большой фрагмент прочного корпуса 3-го отсека. Были проведены замеры этого фрагмента, которые показали уровень радиации в пределах 0,0–0,1 микроЗиверт/час, что не превышает допустимый уровень.

В 19.54 01.11 на борт „Регалии“ подняты большой фрагмент легкого корпуса в районе ограждения рубки, трап и пластина из межкорпусного пространства. Были произведены замеры радиации этих фрагментов, которые составили 0,0–0,1 микроЗиверт/час, что не превышает допустимый уровень.

В 00.31 02.11 с использованием крана, без приложения больших нагрузок был подорван вырезанный участок прочного корпуса 3-го отсека. В начальной стадии резки из прочного корпуса наблюдалось стравливание воздушной подушки в течение 10–15 минут. Воздух и вода из 3-го отсека были взяты на анализ. Замеры уровня радиации производились в районе выреза. Отклонений от нормы не показали. При подъеме вырезанного фрагмента прочного корпуса наблюдался выход взвеси черного

цвета, который привел к ухудшению видимости в районе работ. Следов масла, керосина и других примесей в отсеке не обнаружено. После восстановления видимости был произведен осмотр технологического выреза переносной телекамерой и камерой водолаза. В результате осмотра установлено:

- вся площадь выреза плотно заполнена спутанными пучками кабелей различного диаметра и исполнения, участками труб вентиляции и гидравлики, обломками арматуры;
- пучки кабелей находятся в перепутанном состоянии, четко сохранившихся кабельных трасс не просматривается.

В течение двух часов норвежские водолазы проводили очистку кабелей и трубопроводов в вырезе прочного корпуса 3-го отсека. В результате работ удалось сделать углубление в скоплении кабелей и обломков на глубину 40 сантиметров от уровня прочного корпуса. Все предметы поднимались на палубу судна. Для улучшения видимости и последующего осмотра принято решение о промывке отсека.

В 07.30 после промывки отсека был произведен осмотр технологического выреза с использованием переносной телекамеры. Ниже 40–50 сантиметров от кромок прочного корпуса камеру опустить не удалось из-за большого скопления обломков и переплетения кабелей. В ходе работ на верхнюю палубу были подняты:

- на вырезе прочного корпуса сохранилась аппаратура системы гидравлики и небольшие участки кабелей; на внутренней стороне частично отсутствует теплоизоляция, наблюдается черный налет, возможно копоть;
- на кусках поднятых кабелей наблюдаются разрывы и повреждения, покрытые окислами;
- поднята панель прибора дистанционного управления радиоканала „Парус“...;
- труба системы ЛОХ со следами обгоревшей краски;
- участок трубы вентиляции со следами копоти и продуктов окисления металла, труба имеет значительные повреждения и деформации, на кромках повреждений наблюдаются окислы металла.

В связи с обнаруженными большими разрушениями работа водолазов в 3-м отсеке невозможна.

В 09.35 02.11 работы в 3-м отсеке по обследованию и

подъему на поверхность тел погибших подводников прекращены».

Тела восьми подводников перегружаются для доставки на берег на спасательное судно «Алтай». Вот большой красный контейнер поднимается вверх грузовой стрелой. Вдоль борта выстроились и наши, и норвежцы. Они провожают в последний путь павших...

Из отчета водолазной операции:

«2 ноября, четверг — 3 ноября, пятница.

В период с 04.35 02.11. 2000 г. до 06.20 04.11. 2000 г. норвежские водолазы производили резку технологического выреза в 4-й отсек.

Вырез выполнен в расчетном месте на основании разработанных ЦКБ МТ „Рубин“ совместно с компанией „Халлибертон АС“ рекомендаций. Точность расположения выреза — в пределах допустимой погрешности, его расположение и размеры должны обеспечить проход водолазов на первую и вторую палубы 4-го отсека.

В начальной стадии резки прочного корпуса из разреза наблюдался выход воздушных пузырей в течение 20–23 минут. Пробы воздуха и воды взяты из 3-го отсека на анализ.

Уровень радиации в районе технологического выреза в 3-й отсек (так в тексте. — В. III.) составил 0.0–0.2 мкР/ч. Контроль производился Норвежской службой радиационного контроля.

При подъеме вырезанного фрагмента прочного корпуса наблюдался выход из отсека взвеси. Визуально следов масла, керосина и других примесей в отсеке не обнаружено.

4 ноября, суббота.

В 14.13 норвежскими водолазами выполнены все работы по резке технологического выреза в 4-й отсек.

В период с 18.10 до 23.18 второй парой водолазов производилось обследование 4-го отсека. В отсеке работал старший мичман Гусев Ю. В., обеспечивал мичман Семиразов Д. М. Проход водолазов осуществлялся через технологический вырез легкого и прочного корпусов согласно схеме вырезов.

В 18.45 первый водолаз начал обследование 4-го отсека. Видимость в отсеке составляла до одного метра. На палубе следов пожара не обнаружено. Переборка между 3-м и 4-м отсеками видимых повреждений не имеет. От выреза к проходу первой палубы доступ водолазу невозможен из-за большого скопления обломков панелей зашивки кают, металлических ящиков, РДУ, через разрушенные переборки в проход выброшены койки, матрасы, личные вещи, двери с каркасными проемами... Разобрав завал, водолаз опустился на трап на третий ярус. В результате визуального осмотра установлено:

- переборочная дверь в 3-й отсек закрыта на кремальберный запор;
- помещение малой буфетной полностью разрушено, загораживая доступ к кают-компаниям.

По указанию руководителя работ в период с 19.00 до 22.08 водолазом производилась расчистка прохода первой палубы. На легкий корпус были извлечены: коробка РДУ, куртка главного корабельного старшины с документами в кармане, ящик металлический, китель мичмана, ящик аптечки, листы обшивки дверей, матрасы — 3 шт., дверь с косяком.

За весь период работы водолазам в связи с большими разрушениями кают удалось пройти не более одного метра по коридору первой палубы.

В 22.45 водолазы подняты на поверхность.

5 ноября, воскресенье.

В 01.15 третьей парой водолазов в составе мичмана Силютин В. Г. (водолаз № 1) и мичмана Новикова Д. В. (водолаз № 2) производилась расчистка коридора первой палубы 4-го отсека. Проход водолазов осуществлялся через технологический вырез легкого и прочного корпусов согласно схеме вырезов.

В 01.06 первый водолаз вошел в прочный корпус 4-го отсека и начал расчистку завала в районе секретной части.

В 07.18 водолазы подняты на поверхность.

С 09.24 начала спуск первая пара водолазов в составе мичмана Шмыгина С. С. (водолаз № 1) и капитана 2-го ранга Звягинцева А. Н. (водолаз № 2).

В 09.36 первый водолаз продолжил работу по расчистке прохода первого настила. С подходом к дверям секретной части при помощи подводного инструмента (фрезы и кувалды) в 12.33 первый водолаз начал вскрытие двери СДП. Из выбитого окна двери водолазом извлечены чистые листы бумаги форматом А-4, один лист имеет предположительно следы возгорания (бурый неровный край). Попытки произвести осмотр при помощи телекамеры результатов не дали, по причине плохой видимости в помещении СДП.

В 14.10 водолаз продолжил работы по резке двери отрезной машиной.

В 15.25 первый водолаз закончил работу в 4-м отсеке, и в 15.30 начали подъем в колокол.

В 17.50 вторая пара водолазов начала спуск для продолжения работ по демонтажу дверей помещения СДП.

В 17.55 начаты работы в 4-м отсеке.

В 18.45 дверь приоткрылась, но наличие завалов внутри помещения мешает проходу водолаза.

В 19.15 водолазом прекращены попытки выломать дверь помещения СДП. Использование гидравлических ножниц, резака, обрезной машинки результатов не дали.

В 20.20 удалось приоткрыть дверь и водолаз начал выемку документов с СДП. Попытки отогнуть дверь при помощи крана результатов не дали. При нагрузке 10 тонн строп оборвался. Произвести полную выемку документов не удалось.

В 24.00 закончен спуск второй пары водолазов.

6 ноября, понедельник.

С 01.13 до 07.27 третья пара водолазов работала в 4-м отсеке по открытию двери в секретную часть. Производилась заводка стропов. В результате удалось с использованием крана выломать

входную дверь в секретную часть. Начали эвакуацию документации. Поднято 7 мешков с документами.

С 09.04 до 14.53 первая пара водолазов проводила обследование 4-го отсека на предмет поиска погибших и эвакуацию документации из секретной части. Тел погибших не обнаружено. Поднято 8 мешков с документами.

С 17.54 до 23.52 вторая пара водолазов производила эвакуацию секретных документов. Поднято 3 мешка, два чемодана. Эвакуация документов закончена.

Работа по эвакуации документации из секретной части проводилась тремя парами водолазов. В ходе проведения работ на поверхность поднято 18 мешков с документами. Состояние документации неудовлетворительное. Водолазы испытывали большие трудности в выемке документации с полок. По причине размокания бумаги разделить папки и документы было возможно только с применением ломиков.

В 23.00 во время работы в отсеке завален обрушившейся дверью водолаз мичман Д. М. Семиразов. Водолазу удалось самостоятельно выбраться из-под завала. Из-за опасности новых завалов работы водолазов в 4-м отсеке прекращены.

В период с 5 по 7 ноября норвежскими водолазами производилась резка наружного корпуса в районе вмятины по правому борту передней секции 2-го отсека и в месте крестообразного надрыва по правому борту в районе 2-го отсека. Данные работы были выполнены успешно.

7 ноября, вторник.

80.00 к борту „Регалии“ подошло спасательное судно „Алтай“, на которое краном начата перегрузка фрагментов АПРК „Курск“, обнаруженных около лодки.

С 01.10 до 07.27 третья пара водолазов произвела обследование 4-го отсека по первому и второму настилу, крышки ВИПС, переходного люка в 3-й отсек. Технологический вырез в 4-й отсек закрыт заранее вырезанным штатным фрагментом с наваренными угольниками. Проведена контрольная проверка закрытия технологических вырезов в прочном корпусе.

В 10.00 идет перегрузка фрагментов АПРК „Курск“ на

спасательное судно „Алтай“».

Кадры видеофильма: на фоне рубки «Курска» два норвежских водолаза. Хорошо виден двуглавый орел. Норвежцы стоят в обнимку и оживленно машут руками в объектив снимающей их камеры. Они решили запечатлеться таким образом для истории. Возможно, в этом и нет ничего предосудительного, но наши ребята так никогда бы не поступили. На братских могилах надо вести себя подобающим образом.

Идет мокрый снег. На борт «Регалии» прибывает начальник штаба Северного флота вице-адмирал Михаил Моцак. Ему показывают части корпуса «Курска». Куски стали красными по краям, и кажется, что они кровоточат.

Ритуал памяти экипажа «Курска». На палубе «Регалии» выстраиваются наши и, несколько в стороне, норвежцы. Все обнажают головы. Минута молчания. В воду бросают венок живых цветов. Борт платформы очень высок, и потому, когда венок падает в воду, он рассыпается. Десятки красных гвоздик расплываются в разные стороны по белопенным гребням волн...

В 16 часов 10 минут начато снижение давления в декомпрессионных камерах. Водолазам предстоит находиться в барокамере еще четверо с половиной суток. Но главное для них уже позади. В период проведения работ превышение фонового уровня радиации в районе обнаружено не было. Водолазные работы по подъему тел членов экипажа атомной подводной лодки «Курск» завершены.

Что ж, водолазы сделали все от них зависящее, и даже больше. Низкий им за это поклон!

Часть четвертая
ВРЕМЯ СОБИРАТЬ КАМНИ...

Глава первая

ТРАГЕДИЯ ПОД ВОДОЙ

Как погибают субмарины? В большинстве своем так, что причина их гибели остается неразгаданной, море почти никогда не оставляет ни следов, ни свидетелей. Подводные лодки — корабли потаенные, а потому не только их жизнь, но и их гибель почти всегда окутана тайной.

Так уж получилось, что вот уже на протяжении многих лет я пишу о неизвестных страницах истории нашего флота, в том числе и о катастрофах подводных лодок. Пишу, основываясь прежде всего на официальных документах, протоколах правительственных комиссий, объяснительных записках участников событий, свидетельствах оставшихся в живых. Ибо только так возможно восстановить хронику давних трагедий.

Работая над подводной тематикой, я обнаружил странную на первый взгляд закономерность в версиях гибели отечественных субмарин.

За послевоенные годы наш флот понес существенные потери в составе своего подводного флота. О причинах гибели ряда подводных лодок известно почти все. Так, подводная лодка Балтийского флота М-200 погибла в 1956 году в результате безграмотного маневрирования ее командира и столкновения с эскадренным миноносцем; подводная лодка Тихоокеанского флота С-178 почти в аналогичной ситуации столкнулась с рефрижераторным транспортом; подводная лодка М-256 затонула от взрыва баллонов с жидким кислородом, которые обеспечивали работу экспериментального единого двигателя.

В отношении других подводных лодок, которые погибли при не совсем выясненных обстоятельствах, но часть их экипажа осталась жива, возможно более менее восстановить картину трагедии. К таким лодкам можно отнести погибшую в 1970 году атомную подводную лодку К-8, К-219 (1986 год) и «Комсомолец» (1989 год). Однако даже в этих случаях в заключительных актах правительственных комиссий причина возникновения пожара, приведшего к гибели корабля, не была названа однозначно. Во всех трех случаях комиссии ограничились тем, что констатировали несколько наиболее вероятных с точки зрения экспертов первопричин. В случае с К-8 были высказаны две равнозначные версии: короткое замыкание в кабель-трассе вследствие нарушения внешней изоляции и воспламенение коробок регенерации. Несколько равнозначных версий было высказано также по К-219 и по «Комсомольцу». И это совсем

не случайно, ибо практически невозможно найти первопричину, не подняв на поверхность затонувший корабль и не обследовав его корпус. Даже несмотря на то что после каждой из происшедших катастроф проводились многочисленные расчеты, ставились эксперименты по восстановлению хода событий с участием оставшихся в живых членов экипажа.

Однако существует еще одна группа лодок — тех, что погибли в море со всем экипажем. Это пропавшая без вести в Татарском проливе С-117, погибшая в Баренцевом море С-80 и в Тихом океане — К-129. Об этой группе лодок нам следует поговорить поподробнее, потому что «Курск» следует причислить именно к этой группе.

В свое время, знакомясь с материалами правительственных комиссий по обстоятельствам гибели всех трех вышеназванных субмарин, я и обнаружил удивительную закономерность в предположениях о причинах их гибели. Во всех трех случаях перечень возможных причин катастрофы был абсолютно одинаков и включал следующие пункты:

1. Столкновение с надводным судном или с подводной лодкой;
2. Внутренний взрыв;
3. Столкновение со старой миной.

По существу, это «классический» набор стандартных версий, которые «выдаются» после любой подводной катастрофы, когда ничего конкретного о ней сказать нельзя и живых свидетелей не осталось. Это относится, прежде всего, к так и не найденной по сей день С-117. Для нее все вышеперечисленные версии остаются «рабочими» и сегодня. Что касается К-129, то в отношении ее мнение специалистов в последние годы все больше и больше склоняется к возможному подводному столкновению с американской субмариной.

А вот с С-80 все оказалось совсем не так, как считалось вначале. Дело в том, что спустя семь лет лодку все же нашли, подняли, обследовали и установили, что причиной ее гибели стало обледенение поплавка РДП (устройства для обеспечения работы дизеля при нахождении лодки на перископной глубине), как следствие этого — попадание воды в 5-й отсек, его затопление с последующим затоплением почти всех отсеков. Но С-80 — все же скорее исключение из правил. Ведь если бы ее не нашли, то и до сегодняшнего дня о причинах ее гибели рассуждали бы преимущественно в рамках трех главных версий.

А потому, как и следовало ожидать, из всей массы самых вероятных и невероятных версий, связанных с причинами гибели атомохода «Курск», в конечном счете на вооружении Правительственной комиссии остались только три. Это все те же традиционные, «классические» версии причин

катастрофы для лодок, погибших со всем экипажем и не поднятым на поверхность: столкновение, внутренний взрыв и мина.

Суть происшедшего с «Курском», за исключением разве что первопричины, была понятна морякам уже на второй день после трагедии. Что касается первопричины, тогда же было совершенно понятно, что узнать ее можно будет, лишь подняв подводную лодку на поверхность и тщательно ее обследовав, как это было сделано в свое время с С-80. Однако несмотря на всю очевидность ситуации, пресса день за днем с настойчивостью, достойной лучшего применения, выдумывала все новые и новые варианты уничтожения подводного крейсера. Причем чем меньше пишущий журналист разбирался в сути проблемы, тем сенсационнее были его «открытия». Чего там только не было! Не поленимся и мы вспомнить хотя бы конспективно основные журналистские версии:

Версия № 1. Испытания некой суперсекретной торпеды, которая вдруг взорвалась в отсеке. На самом деле никакого испытания не было и в помине. Будучи в штабе Северного флота, я видел план учений, утвержденный командующим флотом. Согласно ему на 12 августа намечалась стрельба АПРК «Курск» по ордеру надводных кораблей. Проводиться она должна была обычной практической торпедой (то есть с болванкой вместо боезаряда)! Этим типом торпед вот уже два десятка лет успешно стреляет весь отечественный военно-морской флот. Единственное отличие стреляемой торпеды было в ее новой, более совершенной аккумуляторной батарее, для этого, собственно говоря, и прибыли на борт крейсера представители завода и военной приемки. В печати появилось сообщение, что якобы за два часа до трагедии Лячин выходил в эфир и просил разрешения на аварийный отстрел аварийной торпеды. Теоретически подобное могло произойти. Но вот фактически... До настоящего времени никто не подтвердил бытность этого выхода в эфир. Общаясь с множеством людей, кто в той или иной степени имел отношение к трагедии «Курска», причем общаясь в неформальной обстановке, я ни разу не слышал даже прозрачного намека на данный факт. Кроме этого, если бы Лячин действительно оповестил командование флотов об аварийной ситуации на корабле, это означало бы отмену его торпедной атаки или хотя бы перенесение ее на более поздний срок. Но ничего подобного не произошло: корабли атакуемого отряда продолжали как ни в чем не бывало свое движение, прослушивая море и ожидая пуска учебной торпеды. А потому я твердо уверен, что история с выходом в эфир Лячина по поводу аварийного отстрела торпеды — это очередная фальшивка, не имеющая под собой никаких оснований. Интересный факт: самыми

яроственными приверженцами «торпедной версии» почему-то оказались британские эксперты. Исходя из каких соображений они столь настойчиво твердили о мифической экспериментальной торпеде, непонятно. Впрочем, как известно, версия о возможном внутреннем взрыве на «Курске» из-за возникновения аварийной ситуации пока еще не отрицается Правительственной комиссией.

Версия № 2. Версия о диверсионном акте неких террористов. Ходят слухи, что вскоре после гибели «Курска» кто-то из предводителей чеченских боевиков якобы заявил, что уничтожение российского атомохода есть дело их рук. Помимо этого вспомнили давнишнее почти забытое обещание тех же чеченцев провести диверсию на одном из российских атомных объектов.

Впрочем, проблема терроризма на военных кораблях не так уж и невероятна. Вскоре после трагедии «Курска» прогремел взрыв на американском эсминце «Коул», стоявшем в порту Йемена. Взрыв унес жизни 17 моряков. Официальный Вашингтон так и не представил мировой общественности никакой информации о том, кто мог стоять за этим взрывом. Американские специалисты говорят об однозначных свидетельствах теракта, профессионально подготовленного и проведенного. По планам террористов взрыв, видимо, должен был сдетонировать боезапас — ракеты, торпеды и мины, которыми был заполнен корабельный арсенал, так как эсминец заступал на боевое патрулирование к берегам Ирака. Если бы это случилось, то от корабля мало что осталось бы. В прессу просочилась информация о якобы существовавшем масштабном заговоре. Ответственность за взрыв пока взяла на себя никому не известная исламская организация, но ее заявление всерьез не воспринимается. Есть информация, что к взрыву причастен международный террорист у сам бен Ладен, кстати, уроженец Йемена. Два года назад США в отместку за теракты против американских посольств в Африке нанесли ракетные удары по базам бен Ладена в Афганистане. Теперь знаменитый террорист внезапно для всех сделал заявление пакистанской газете, что на этот раз американцам не удастся его уничтожить.

Но к «Курску» это, разумеется, никакого отношения не имеет.

Версия № 3. Столкновение с крупным надводным судном. Первоначально об этой версии говорил бывший командующий Черноморским флотом Герой Советского Союза подводник с многолетним стажем адмирал Эдуард Балтин. Речь шла о возможном столкновении «Курска» с крупным транспортом, имеющим мощный ледовый корпус.

Слов нет, при подобном столкновении трагические последствия ожидали бы любую подводную лодку. Но как показало даже расследование первых дней, никаких посторонних судов в учебном полигоне Северного флота не было. Впоследствии уже и сам адмирал Балтин не настаивал на своей версии.

Версия № 4. Версия — минная. Она куда более реальна, чем все предыдущие. О ней достаточно много говорят даже на уровне Правительственной комиссии. Дело в том, что первый взрыв, зафиксированный сейсмологами, вполне соответствовал по своей мощности mine времен войны. На сегодняшний день, однако, доказано, что никакие мины под корпусом «Курска» не взрывались.

Версия № 5. Версия о том, что «Курск» был потоплен атомным ракетным крейсером «Петр Великий», но уже не таранным ударом, о чем мы говорили выше, а ракетой или торпедой.

Удивительно, но явный бред о ракете с «Петра Великого» дружно подхватила пресса. Вначале якобы объявился некий мифический офицер (попросивший, естественно, не называть свои ф. и. о. в печати), который поведал, разумеется строго конфиденциально первому встречному журналисту о том, что с «Петра» по ошибке запустили в сторону «Курска» ракету и утопили корабль. Когда же «Петр» вернулся в Североморск, раскаявшаяся в содеянном команда мгновенно смела с прилавков города всю водку и начала беспробудно пить, глуша совесть на дне стакана. Для убедительности газеты стали дружно публиковать даже некие малоразборчивые карты, на которых были изображены «Петр» и «Курск». С «Петра» при этом взлетала для наглядности здоровенная, в полкорабля, ракета и летела прямо в сторону «Курска». Где журналисты нашли этот комикс, объяснений нет. В каком таком штабе ее выкрали, тоже не говорят. Тайна! В конечном счете можно было бы плюнуть на эту ахинею, если бы не одно «но». Если бы с завидным постоянством, хотя и с разными вариантами, эта версия почти каждый год не появлялась бы на страницах желтой прессы.

Напомним, что никто иной, а именно экипаж «Петра Великого» в рекордно короткий срок нашел затонувший «Курск». Именно «Петр» на протяжении всей спасательной операции находился в районе аварии и его экипаж днем и ночью нес боевые вахты, делая все возможное для успешного проведения работ, так что сметать с североморских прилавков водку у этих ребят просто не было времени. Именно «Петр Великий» уже больше года, сменяясь с другими кораблями Северного флота, посменно несет охрану затонувшего подводного атомохода. А потому вся возня

вокруг ребят с «Петра» далеко не случайна. Это самая настоящая провокация, цель которой опорочить честь самого известного корабля нашего флота и его доблестного экипажа, а значит опорочить весь флот в целом. Что касается меня, то в случайность этой провокации я не верю. Все здесь продумано и рассчитано.

Задумаемся теперь, разве можно сегодня заставить молчать тысячный экипаж корабля, разве можно скрыть правду в таком маленьком гарнизоне, как Североморск, разве можно представить, что на всем Северном флоте не нашелся бы ни один честный человек, кто прямо и открыто сказал бы правду?! На все вопросы — ответ один: этого не может быть. А значит, не было и душераздирающей истории, высосанной из пальца ушлыми журналистами.

Будучи на Северном флоте, я неоднократно говорил на эту тему с офицерами и матросами «Петра». Нет слов, как были все они возмущены подобными сплетнями!

— Пусть тот, кто писал эти опусы, приедет к нам на корабль, — говорили они мне в один голос, — мы ему все здесь объясним более чем доходчиво!

Итак, мы обрисовали почти весь спектр мало вероятных и совершенно невероятных версий вокруг погибшего крейсера. Что еще могло случиться с «Курском»? Помимо вышеперечисленного, писалось в газетах и о взрывах аккумуляторных батарей «Курска», и о нечаянной атаке его иностранной подводной лодкой, выпустившей по нашему атомоходу боевую торпеду, и о непонятной подводной засаде, и об испытании некоего сверхсекретного оружия или нами, или все теми же американцами. Что еще можно придумать? Остается разве что нападение НЛО или гигантского подводного змея, участие неких потусторонних сил или воздействие неизвестного науке природного катаклизма. Большого, наверное, не может выдумать самая изощренная фантазия!

Отдав должное обзору различным версиям, в том числе и двум классическим (мина и внутренний взрыв), поговорим теперь о третьей, о той, которая вызывает больше всего разговоров, о той, на которой останавливается подавляющее большинство специалистов и очевидцев, о версии столкновения с иностранной подводной лодкой.

Версия № 6. «Курск» стал жертвой тарана иностранной подводной лодки. Как вариант бытует и версия об атаке «Курска» торпедой. При этом специалисты считают, что возможное столкновение могло произойти на встречных курсах, когда наша лодка шла на всплытие, а иностранная на погружение. Именно эту трактовку событий в свое время

озвучил по телевидению генерал Валерий Манилов, ее в определенной мере допускали министр обороны, Главнокомандующий ВМФ и командующий Северным флотом, многие другие профессионалы. Каковы же факты, позволяющие считать эту версию если не доказанной, то наиболее предпочтительной по сравнению со всеми иными?

Во-первых, уже при первоначальном обследовании района гибели «Курска» на дне в близком расстоянии друг от друга были обнаружены две металлические аномалии. Надо сказать, что этот район (так называемая Южномурманская банка) является многолетним полигоном боевой подготовки Северного флота, а потому изучен давным-давно вдоль и поперек. Откуда же две неведь откуда появившиеся аномалии? Как впоследствии оказалось, одна аномалия — это лежащий на дне «Курск». А вторая? Второй, вполне возможно, могла быть лежавшая рядом поврежденная иностранная подводная лодка.

В беседе с автором книги командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов подтвердил, что «аномалия» подавала международные сигналы SOS, хорошо были слышны стуки внутри нее, это, по-видимому, боролся за живучесть ее экипаж. Возможно, это были именно те самые стуки, о которых в свое время ходило столько разговоров. Они, эти стуки, оказывается, были на самом деле, но, увы, не там, где нам бы так хотелось. Буквально через несколько дней магнитофонные записи этих стуков будут переданы на экспертизу. Их изучат специалисты и заявят, что стучали не люди, а автоматический механизм. Информацию о механической природе стуков подтвердит в телевизионном выступлении и председатель Правительственной комиссии вице-премьер Илья Клебанов. Но аппаратуры, которая бы в автоматическом режиме передавала сигнал SOS, на наших подводных лодках не было и нет, об этом вам скажет любой подводник.

А затем вторая аномалия куда-то исчезла. Раствориться и рассосаться она не могла, испариться — тоже. Так куда же она, черт возьми, подевалась? Гадать здесь особо нечего. Неизвестная лодка, зализав раны, понесенные от тарана, вполне могла медленно уползти восвояси. Здесь необходимо сделать следующую оговорку. Дело в том, что конструктивные особенности наших отечественных атомоходов не позволяют им ложиться на грунт. Если наша атомная лодка легла, значит, дело плохо, самостоятельно она уже не всплывет. Американские же и английские атомные субмарины в отличие от наших ложиться на грунт могут.

Насколько корректен разговор только об американских и английских лодках, ведь не только эти два государства имеют подводный флот?

Китайцы, японцы, итальянцы, аргентинцы, чилийцы, перуанцы, мексиканцы, испанцы, греки и турки вряд ли пришлют свои подводные лодки проветриться в Баренцево море. Не слишком много здесь дел и у немцев с французами. Зато представители Лондона и Вашингтона — более чем частые гости в этом районе Мирового океана. Непрерывная разведывательная деятельность у наших северных берегов давно стала для них обычной практикой. Никто из этого не делает никакого секрета, то, что американцы и англичане непрерывно патрулируют у Кольского побережья, знают все. Да и они сами не отрицают своего присутствия в Баренцевом море в августе 2000 года.

То, что пойманная с поличным иностранная подводная лодка могла попытаться как можно скорее уползти с места событий, более чем объяснимо. Разумеется, можно говорить о морском братстве, чувстве долга, наконец, просто о достоинстве и чести моряков, которые обязаны после столкновения всплыть и выяснить обстановку, узнать, не нужна ли их помощь тем, с кем они столкнулись.

Однако общая ситуация в районе столкновения складывалась таким образом, что не располагала бывших там, возможно, иностранных подводников к сентиментальности. Лодка их валялась на грунте с серьезными повреждениями. Наверху над ней собрался весь Северный флот России. Да и сама лодка была уже, по-существу, обнаружена. При этом на карту было поставлено даже нечто большее, чем собственная безопасность подводников. После столкновения всплывать они просто-напросто боялись. Почему? Ответ предельно ясен. Потому, что занималась разведывательной деятельностью у берегов России. Если всплыли — значит, документально подтвердили факт своего технического шпионажа, а это явный международный скандал, снятие с должности не только командира, но и кучи адмиралов и так далее. Единственный выход в создавшейся ситуации: любой ценой уползти как можно дальше от места разыгравшейся трагедии, а там, даже если заставят всплыть или придется это сделать самим, можно уже будет выставлять какие-то контраргументы.

А потому иностранная субмарина и поползла. Почему смогла уползти? Во-первых, в те первые страшные дни все силы нашего флота были направлены исключительно на одно — на спасение экипажа «Курска». Во-вторых, наверху было достаточно шумно: одни корабли приходили в район, другие, наоборот, уходили, то и дело спускались и работали возле затонувшего «Курска» наши мини-подводные лодки, да и гидрология оставляла желать лучшего. Однако вскоре недалеко от района катастрофы «Курска» противолодочная авиация Северного флота внезапно обнаружила

инострannую подводную лодку, уходившую в сторону Норвегии с подозрительно малой скоростью для атомохода — всего каких-то пять узлов! Лодку немедленно забросали радиобуями. Сразу же встал вопрос, что делать дальше? Адмирал Попов доложил об обнаруженной субмарине в Москву. Москва дипломатично промолчала. Да и что могла она сказать? Отдать приказ на уничтожение? Но ведь война ни с США, ни с Англией не объявлена, а найденная иностранная подводная лодка находится в международных водах и, соответственно, под защитой всех международных законов! Попробуй ее только тронь! Да и какие основания для этого, ведь никаких доказательств причастности субмарины к трагедии ни у кого не было. Так, ковыляя пятиузловым ходом, иностранный атомоход добрался до Норвегии, а там, переведя дух, растворился в безбрежье Атлантики. Говорили, что именно эту подводную лодку затащили в Плимутский док, ибо повреждения ее были впечатляющими.

Еще 4 сентября, когда о причине катастрофы ходили самые противоречивые слухи, заместитель начальника Генштаба генерал-полковник Валерий Манилов неожиданно для всех объявил о том, что в 50 метрах от «Курска» «обнаружено нечто похожее на ограждение боевой рубки, установленной на подводных лодках США или Великобритании». По словам Манилова, обнаруженное «ограждение боевой рубки» в настоящее время усиленно охраняется боевыми кораблями Северного флота. Кроме этого, генерал отметил тогда и факт исчезновение второй «аномалии».

Кроме этого, сразу же после невыхода на связь «Курска» в районе поиска внезапно появилась целая эскадрилья английских противолодочных самолетов «Нимрод», которые усиленно обследовали акваторию. Что или кого они искали? Ответ напрашивается сам собой: они вполне могли искать свою пропавшую подводную лодку, которая, так же как и «Курск», не вышла на связь в назначенное время. Но и это не все! Еще не было официального заявления России об аварии «Курска», а английские спасательные силы уже были приведены в полную готовность и дружно вышли в море. Зачем им объявили тревогу, зачем и куда вывели из баз? Чтобы проверить боеготовность? Чтобы спасти российский «Курск»? А может, спешили спасти своих? Почему же тогда остановились на полпути? Возможно, получили сообщение, что поврежденная лодка все-таки идет своим ходом домой. Кстати, некоторое время ходили упорные разговоры о том, что лодка плелась восвояси с полностью затопленным первым отсеком и пятнадцатью трупами на борту. Но это опять же только слухи...

Много писали о телефонном звонке Билла Клинтона нашему

президенту и о скоротечном визите в Москву шефа ЦРУ Джорджа Тенета — оба события произошли в первые же дни после трагедии. Впрочем, мало ли о чем могли говорить два президента и мало ли зачем мог приехать в Москву шеф ЦРУ. Мало ли бывает совпадений, ведь никаких доказательств того, что эти мероприятия были хоть как-то связаны с «Курском», ни у кого нет. Да, был звонок Клинтона, но, справедливости ради, необходимо сказать, что были ведь и другие звонки. Вот лишь два из них.

Генри Уайт, офицер ВМС Великобритании в отставке, Лондон:

— Я отставной офицер флота Ее Величества. Очень уважаю русских моряков, восхищаюсь их мужеством. Такое несчастье может случиться с любым экипажем субмарины. Мы так надеялись, что удастся спасти хотя бы несколько человек. Примите мои соболезнования.

Рэд Мэддокс. Великобритания, Бирмингем:

— Мой дед в молодости был моряком и во время войны ходил с конвоями на судне в Россию. Он любил Россию и русских. У меня хранится его русская медаль «За оборону Заполярья». Мы очень сочувствуем всем матерям и женам погибших моряков. Вся Англия скорбит вместе с вами.

Что нам известно о присутствии иностранных подводных лодок в акватории Баренцева моря в августе 2000 года? Доподлинно известно, что в районе учений Северного флота находились сразу три иностранные подводные лодки: американские «Мемфис» и «Тоledo» (обе типа «Лос-Анджелес») и английская «Сплэндид». По одним данным, они занимались слежением за кораблями Северного флота (этой же версии придерживаются официальные американские лица), по другим данным — опять же шпионили, однако предмет их интереса был совсем иной и куда более секретного свойства, чем простое наблюдение за ходом флотских учений.

В ходе работы над книгой мне не раз задавали вопрос: почему Северный флот не провел перед учениями операцию по очищению района от иностранных подводных лодок? И в самом деле, почему? На этот вопрос исчерпывающе ответил командующий Северным флотом адмирал Попов:

— Да, я мог их обнаружить, но у меня нет топлива, чтобы выйти в море, организовать поисковую операцию и вытеснить иностранные подводные лодки туда, где они должны находиться!

Комментарии, как говорится, излишни...

В первые часы после катастрофы «Курска» официальные лица из Пентагона заявили вполне официально, будто их лодка вела наблюдение за «Курском» на расстоянии в 200 миль. Это сущая абракадабра, так как 200 миль — это почти 400 километров. Попробуйте понаблюдать за кем-либо с

такого расстояния, да еще под водой! Много ли чего разузнаете? Американцы быстро поняли свою ошибку. Известный подводник Герой Советского Союза вице-адмирал Рудольф Голосов, в недавнем прошлом начальник штаба Тихоокеанского флота и профессор Академии Генерального штаба, утверждает, что буквально через день ВМС США уже признали нахождение своей субмарины на расстоянии... 5 миль от «Курска». Откуда у адмирала такие сведения, мне неизвестно, но цифра ошарашивает. Ничего себе разница: 200 и 5! 5 миль — это всего какие-то 9 километров. Естественно, что на такой дистанции вести наблюдение за «Курском» было вполне возможно. Но естественно и другое — на столь малом расстоянии две скоростные стальные машины могут столкнуться так быстро и неожиданно, что никто из их экипажей даже ничего не сумеет понять.

Сразу же после трагедии «Курска» американцы начали весьма назойливо освещать в прессе заход в один из норвежских портов своей атомной лодки «Мемфис». Ее постоянно показывали с телеэкранов, и любой мог воочию убедиться в ее полной целостности и сохранности. Однако при этом никто и нигде ни словом не упомянул о находившейся в том же районе, что и «Мемфис», второй американской атомной субмарине — «Тоledo». Этой подводной лодки как бы вообще не существовало в американских ВМС. Затем в печать просочилась информация о том, что английский «Сплэндид» тоже вернулся в базу и сразу же по возвращении был выведен из боевого состава из-за того, что средства борьбы этой лодки за живучесть не соответствовали установленным нормам. Немного позднее английское командование, однако, несколько поправилось и объяснило причину вывода «Сплэндида» из боевого состава по-другому: существовала, мол, вероятность утечки радиоактивной воды из ядерного реактора. Радиоактивная вода потекла вроде бы с одной из английских атомных лодок этого проекта, стоящих в Гибралтаре, а потому на прикол до выяснения всех обстоятельств были сразу же поставлены все лодки этого проекта. Объяснение достаточно убедительное, но уж больно все это совпало по времени с трагедией «Курска».

Вот текст передачи сей счет Би-би-си: «Катастрофа „Курска“, возможно, стала одной из причин того, что британский королевский флот решил на несколько месяцев отстранить от служб все 12 атомных субмарин. Они будут тщательно проверены на предмет безопасности. Впрочем, еще до катастрофы „Курска“, в мае, на британской подводной лодке „Неутомимая“ была обнаружена утечка в системе охлаждения ядерного реактора. Подлодки, о которых идет речь, имеют обычное

вооружение. В отношении четырех атомных подлодок класса „Трайидент“, несущих стратегические ядерные заряды, подозрений нет».

Из этого сообщения совершенно непонятно, однако, из-за чего же все-таки почти весь атомный английский подводный флот в одночасье был поставлен на прикол. Что такое сверхъестественное произошло, после чего на несколько месяцев прекратились все выходы в море всех без исключения многоцелевых атомных лодок? Чего так испугались в британском адмиралтействе? Авария на одной лодке совершенно ничего не объясняет. Реакторы текли у англичан и раньше, однако никогда еще они не отказывались от боевого дежурства и не закрывали свои атомоходы под замок в базах.

Почти одновременно на Западе была запущена и явная дезинформация с космической фотографией военно-морской базы в Плимуте. Эта «сенсационная» фотография обошла в течение нескольких дней многие издания, ее выносили на обложки и первые страницы, о ней, как о некоем откровении, кричали заголовки бульварной прессы. Честно говоря, самым внимательным образом рассматривая это фото, я так и не смог толком понять, что же на нем изображено. Был виден «кусочек» порта с плавдоком. В доке стояло нечто, вполне возможно, что подводная лодка, однако больше ничего разобрать было нельзя. Зато неясный контур ремонтирующегося корабля был обведен ярким кругом и надпись гласила, что это и есть сбежавший убийца «Курска». В день выхода газеты с обличающей фотографией я встретился со знакомым офицером, прослужившим немало лет в разведку правлении ВМФ. На мою просьбу прокомментировать напечатанное он только посмеялся:

— Это типичная деза, причем не самого высокого качества, явно рассчитанная на простаков! Подобные фотографии являются прерогативой космической разведки, а потому все они совсекретны. Допуск к ним имеют считанные люди, и совершенно невероятно, чтобы такая фотография вдруг «случайно» попала на страницы прессы. Покупка или воровство здесь исключены. Это или фальшивка, или какая-то спланированная акция, о целях которой остается только догадываться!

Скажу честно, тогда к словам разведчика я отнесся с определенным недоверием. Но прошло совсем немного времени и стало известно, что плимутская фотография вообще не имеет никакого отношения к событиям августа 2000 года, так как была сделана несколько лет назад самими англичанами и в свое время уже публиковалась в печати совсем по иному поводу. Случай с «плимутской космической фотографией» еще раз наглядно показал, что следует быть весьма осторожным, когда имеешь дело

с вездесущей прессой...

Сегодня известно, что представители ВМФ России еще в сентябре 2000 года обратились к американской стороне с просьбой осмотреть не «Мемфис», который всем настойчиво предлагали лицезреть, не «Спленид», который исполнял роль самой заурядной подсадки, а именно «Толедо». И что же вы думаете? Они сразу же получили самый категорический отказ. Отказ был дан и на просьбу осмотреть другие американские лодки, стоящие в европейских портах. Вполне допустимо, что отказ был продиктован соображениями секретности, но, с другой стороны, если у американцев все было «чисто», почему бы им в сложившейся неординарной ситуации не уважить просьбу и тем самым сразу же не прекратить все домыслы и слухи? Еще и извинений можно потом потребовать за необоснованные подозрения. Ничего подобного, однако, не произошло.

Что касается американцев, то они вообще традиционно не склонны признавать свои ошибки и просчеты, ведь они еще ни разу не признали сразу ни один факт столкновения своих субмарин с нашими! Так было в 1970 году при столкновении нашей К-108 с американской лодкой «Тодог». Так было с погибшей на Тихом океане в 1968 году К-129. Ее, судя по всему, таранила в подводном положении атомная американская подводная лодка «Суордфиш», зализывавшая затем свои раны в Йокосуке. Так было с К-219 в Северной Атлантике в октябре 1986 года, когда эту лодку также, по видимому, таранила и потопила американская «Агоста». Тогда, кстати, тоже состоялся экстренный телефонный разговор между М. Горбачевым и Р. Рейганом, после чего «инцидент» был, что называется, исчерпан. Но и американцам не всегда везло. В феврале 1992 году в Баренцевом море в нашем полигоне столкнулись российская К-276 (позднее ей присвоят наименование «Кострома») и новейшая американская «Батон Руж» (командир кэптен Гордон Кремер). Что там делали американцы, непонятно...

На «Костроме» я побывал, будучи в Видяеве. По случайному стечению обстоятельств она входит в состав той же 7-й дивизии, что и «Курск». На боевой рубке «Костромы» нарисована красная пятиконечная звезда с цифрой «1» в центре. Так в годы Великой Отечественной войны наши подводники вели счет своим победам. Что ж, цифра на рубке нашего атомохода появилась тоже не случайно. На мой вопрос, а не ругается ли начальство на такую символику, командир «Костромы» Владимир Соколов сказал так:

— Вначале, конечно, морщились, мол, американцы нам теперь друзья,

затем вроде как попривыкли, ну а после «Курска» кто и что может мне сказать на этот счет?! Разве только то, что цифра уж очень невелика.

Буквально за год до столкновения «Костромы» с «Батон Руж» руководство ВМС США демонстрировало именно эту лодку приехавшему в Америку с визитом Главкому ВМФ СССР адмиралу флота В. Чернавину. А потому новейшая атомная лодка была брошена на самый трудный и опасный участок — против Северного флота России. Тогда при столкновении наш атомоход отделался мелкими повреждениями, «Батон Руж» повезло значительно меньше. Американцы, правда, сумели доползти до своих берегов, но повреждения были столь впечатляющими, что новейший атомоход восстановлению не подлежал и был немедленно списан на металлолом. По неофициальным данным, тот таран обошелся американцам в пять жизней. Борис Ельцин обвинил тогда США в том, что они продолжают разворачивать свои подводные силы в непосредственной близости от российских берегов. Чтобы уладить скандал, тогдашний президент Америки Джордж Буш лично прилетел в Москву и, пообещав большой кредит, сумел кое-как уладить дело. Но даже и тогда факт столкновения своей лодки, несмотря на все предъявленные им доказательства (куски корпуса, обшивки, образцы краски, записи шумов винтов и так далее) американцы упорно скрывали от мировой общественности в течение нескольких лет.

Сверхсекретностью вокруг своего подводного флота, впрочем, грешат не одни американцы. Французы, потерявшие дизельную подводную лодку в далеком 1970 году, тогда же заявили, что опубликуют всю информацию, касающуюся той давней катастрофы лишь в... 2018 году, то есть когда уйдет из жизни целое поколение! Еще большей секретностью окружают дела, связанные со своим флотом, англичане. Так, до сих пор они упорно молчат об обстоятельствах гибели линкора «Ройял Оук», торпедированного немецкой подводной лодкой U-47 в далеком 1939 году, хотя, казалось бы, какая уж там тайна! И уж совсем возвели секретность в абсолют японцы, которые до сегодняшнего дня не рассекретили даже флотские документы времен русско-японской войны. На фоне всего этого наша демонстративная «прозрачность» выглядит порой более чем странно.

Впрочем, урок с «Батон Руж» не пошел США впрок, и уже в следующем, 1993 году у российских берегов с нашей атомной подводной лодкой с баллистическими ракетами «Борисоглебск» уже столкнулась американская АПЛ «Грейлинг». Доказательством столкновения стали характерные графические борозды на борту «Борисоглебска». В азарте разведки американцы, как это часто с ними бывало, опять потеряли

бдительность и сблизилась с объектом на недопустимую дистанцию. По счастливой случайности тогда обошлось без жертв. Всего же за 33 года насчитывается 21 случай столкновения наших и американских подводных лодок. В своем подавляющем большинстве эти столкновения происходили по вине американцев и вблизи наших берегов. По меньшей мере два из них закончились трагически, причем оба раза — для наших атомных подводных лодок.

В ту пору я служил заместителем начальника пресс-центра ВМФ и прекрасно помню события, связанные как с «Батон Руж», так и с «Грейлинг», помню, как мы составляли обличающие заявления и рассылали их по информационным агентствам, организовывали интервью с представителями командования ВМФ, помню, как американская сторона направляла в наш адрес извинительные бумаги, как стараниями наших тогдашних дипломатов весь инцидент был постепенно тихо сведен на нет. Все вернулось на круги своя... Все это я говорю к тому, что, если к гибели «Курска» на самом деле, пусть даже непредумышленно, причастна американская сторона, надеяться на признание не стоит.

Есть старый, еще макиавеллиевский принцип: в случае всякого непонятного происшествия прежде всего определить, кому оно выгодно. В случае с «Курском» признание возможной причастности американской стороны к гибели крейсера было смерти подобно, прежде всего, для президента Клинтона. В предверии очередных президентских выборов, когда важен был каждый голос, правда о «Курске» могла взорвать американское общество. Кроме этого, признание вины вызвало бы резкий всплеск антиамериканских настроений не только в России, но и во всем мире. У нас сразу же укрепили бы свои позиции оппозиционные силы, а политики, ориентированные на Запад, потеряли бы доверие народа. Все это могло серьезно подорвать усилия администрации Клинтона в области международной политики и привести демократическую партию к полному провалу на предстоящих президентских выборах.

Ради справедливости, необходимо признать, что до настоящего времени никаких материальных доказательств причастности американцев или англичан к гибели «Курска» не обнаружено. Водолазы не подняли ни одного фрагмента корпуса, на котором были бы оставлены следы некой второй субмарины. Только подняв погибшую лодку, можно будет что-либо утверждать со всей определенностью.

...Почти день в день спустя полгода после трагедии «Курска», 8 февраля 2001 года весь мир облетело новое трагическое известие: американская лодка утопила неподалеку от острова Оаху японский учебный рыболовный траулер «Ихими-мару». Субмариной-убийцей

оказалась противолодочная лодка «Гринвил», принадлежащая к тому же типу АПЛ, что и действовавшие в Баренцевом море «Мемфис» и «Тоledo». Командовал «Гринвилом» кэптен Скот Уэддл. Во время всплытия в надводное положение американский атомоход не удосужился обследовать своей гидроакустической станцией горизонт и разнес в щепки несчастных рыбаков. Но и это не все! По утверждению капитана японского судна Хисао Ониси, всплыв, американские моряки равнодушно наблюдали из ходовой рубки своего корабля за барахтающимися в море людьми, даже не пытаясь их спасти. В итоге погибли 9 человек, среди которых были и дети. Американская сторона отделалась невнятными комментариями. Чуть позднее было выяснено, что на борту «Гринвила» находились по меньшей мере 16 гражданских лиц, которые в момент всплытия все почему-то находились в центральном посту. Похоже, это была морская прогулка, устроенная американскими подводниками, прогулка, завершившаяся всамделешным потоплением судна. События с «Ихими-мару» еще раз наглядно продемонстрировали всему миру не только низкую профессиональную подготовку подводного флота США, но и исключительный цинизм американских моряков по отношению к тем, кто попал в беду по их вине.

Шила, как известно, в мешке не утаишь, а потому правда о столкновении, если оно было, все равно рано или поздно станет всем известна. Однако, как показывает жизнь, сегодняшняя сенсация спустя некоторое время воспринимается уже достаточно спокойно, а спустя годы она вообще отойдет в область исторических преданий и не будет никого особенно тревожить, кроме, конечно, родных и близких погибших, тех, для кого трагедия «Курска» останется в сердце навсегда.

Версия № 7. Взрыв так называемой «толстой» торпеды, в результате которого произошла детонация остальных торпед в 1-м отсеке. Дело в том, что «толстые» торпеды имеют двигатель, который, по существу, представляет собой парогазовую турбину. Это обеспечивает торпедо высокую скорость и способность нести достаточно большой заряд взрывчатого вещества, но создает и немало сложностей. Топливом турбины является керосин, сжатый под давлением 200 килограммов на сантиметр квадратный воздуха. Для интенсивного горения керосина используется маловодная перекись водорода, без малого полторы тонны! Это весьма неустойчивое соединение, которое при определенных условиях может самопроизвольно разлагаться, в результате чего возникает взрывоопасная смесь: пар — керосин — кислород. Теоретически можно предположить, что могла быть нарушена герметичность торпеды и пролит окислитель,

который попал на ткань какого-либо органического вещества, ГСМ или на цветной металл. Это бы привело к его разложению на воду и газообразный кислород. В свою очередь при увеличении в воздухе кислорода более чем на двадцать три процента может начаться объемный пожар в отсеке. При таком пожаре подводники оказываются практически безоружными, так как система пожаротушения ЛОХ (лодочная объемная химическая) в данном случае не эффективна. Естественно, что при наличии в отсеке торпед с боевыми зарядами неминуемо произойдет их детонация. Теоретически давно просчитано, что при объемном пожаре взрыв в отсеке происходит через 150 секунд. С одной стороны, эта схема вполне укладывается в известный нам промежуток в 130 секунд между двумя зафиксированными взрывами на «Курске». Но что тогда стоит за первым взрывом, ведь взрыв и пожар — это далеко не одно и то же?

Глава вторая

ТОЧКИ НАД «і» ПОСТАВЛЕНЫ, НО ВСЕ ЛИ?

После подъема «Курска» осенью 2001 года были найдены, опознаны и преданы земле все члены экипажа. Одновременно началась и работа сотрудников Генеральной прокуратуры, которые должны были ответить на многие вопросы, связанные с гибелью АПРК, и прежде всего на самый главный из них: что явилось первопричиной катастрофы подводного атомного крейсера?

С осени 2001-го до весны 2002 года два моих собеседника входили в состав оперативно-следственной бригады Генеральной прокуратуры России, которая в течение длительного времени работала в плавдоке ПА-50 82-го Росляковского судоремонтного завода в прочном корпусе «Курска». Мой товарищ журналист газеты «Красная звезда» Сергей Васильев в свое время взял интервью у сотрудников оперативно-следственной бригады, работавшей на «Курске»: «Первый мой собеседник, военный следователь, узнал о своем „назначении“ в состав специальной — „курской“ — бригады Генпрокуратуры РФ весной 2001 года. В отдел пришел приказ: „В связи с предстоящим подъемом „Курска“ из каждой прокуратуры назначить по несколько специалистов в следственную группу...“ Причем эти люди должны были прослужить в органах военной прокуратуры более трех лет, то есть с опытом работы. Однако когда группу собрали вместе, в ней оказались и лейтенанты юстиции, и „старлеи“. Хотя, как выяснилось позже, это им совершенно не помешало быть профессионалами.

По мере получения оперативно-следственной группой спецсредств индивидуальной защиты тренировки на „Орле“ стали проводиться уже предметнее. Военные прокуроры облачались в изолирующие костюмы, надевали противогазы либо дыхательные аппараты АП-93К и пробовали: смогут пролезть в них в отсеки или нет? Кстати, одна из таких тренировок прошла даже в абсолютной темноте, насколько это вообще возможно было устроить на „живой“ подлодке.

— Номинально-то свет отключили, — говорил следователь, — но одно дело — ходить в темноте на „Орле“, где все убрано, находится на штатных местах. Совершенно иное было на „Курске“...

Инструктировали группу Генпрокуратуры специалисты из Управления связи Северного флота — как общаться друг с другом по связи; из службы радиационной и химической защиты — где на „Курске“ зоны особого

режима. В Управлении поисковых и аварийно-спасательных работ преподали урок обращения с дыхательными аппаратами, а в одном из отделов штаба СФ — по поводу секретных документов: как изымать, кого вызывать при их обнаружении. Словом, все в таком духе. Тренировались также с видеокамерами: проводили съемку в отсеках. Технологические схемы „Курска“ изучали. В конце концов прошли военно-врачебную комиссию на годность к работе с радиоактивными веществами. Кстати, некоторых сотрудников в процессе подготовки отсеяли.

— Возили в морг, — рассказывал следователь, — где мы описывали трупы, а также проверяли нашу моральную готовность работать с телами погибших „курян“.

Второму моему собеседнику, подводнику, в начале сентября 2001 года просто объявили, что он „вбит“ в именной приказ убывающих на... „Курск“. Пришел психолог соединения АПЛ, собрал всех и на полном серьезе спросил: „Психопаты есть?“ Ему ответили, мол, „не дождетесь“. Чуть позже встретились со следователем по особо важным делам Главной военной прокуратуры РФ, которого в первую очередь интересовало: „Кто-нибудь из подводников проходит свидетелем по делу „Курска“?“ Ответили: „Нет!“ „Тогда сможете быть специалистами либо понятыми“, — резюмировал „важняк“.

— Служа в подплаве, — говорил мне североморец, — до сих пор не могу осознать действительность: что такая подлодка могла утонуть. Каждый день видел „мертвый „Курск“ — и все равно не верил... Где-то к 11.30 12 августа 2000 года лодка всплыла на перископную глубину, и Аячин доложил, что экипаж готов к выполнению торпедной стрельбы. Что же произошло в промежуток времени между докладом и погружением лодки?

Когда водолазы обследовали АПРК, выдвижные устройства „Курска“ оказались поднятыми. Но трудно было сделать какие-то определенные выводы. По системе „Молибден“ все выдвижные устройства опускаются автоматически на глубине тридцать метров. Однако фактически их опускают раньше. Так на какой конкретно глубине АПРК был в момент первого взрыва?

Следователи пошли не во все отсеки сразу. Первым стал девятый. Затем восьмой, седьмой отсеки: по мере их осушения. И то, к примеру, когда осматривали в них первую палубу, вторая еще была под водой. Через день-два осушали уже ее, трюмы. Лезли туда. Но зачастую все равно работали по пояс в воде. А тут еще „букет“ запахов: гари, масла, затхлости, ила. Словом, все вместе и одновременно. Дышать было проблематично. И во рту — такой противный привкус.

— Когда впервые попали в „свой“ отсек, — рассказывал следователь, — не до впечатлений было: нужно работать. При свете фонарей, без завтрака и обеда, от заката и до упора. А „упоры“, как известно, на флоте раздвижные. Усталость падала на плечи уже по окончании рабочего „дня“. И в сознании именно тогда начинало что-то всплывать.

Первоначальная задача: нужно было искать документы и тела членов экипажа, если они находились в отсеке. После этого — детальный осмотр самого отсека.

— На эвакуации тел „курян“ работали круглосуточно, — говорил подводник, — так как чем дольше труп пребывал на свежем воздухе, тем быстрее он разлагался.

„Курян“ опознавали в Североморском военно-морском госпитале. И не только, как водится, по лицу. Хотя в соленой воде тела сохранились достаточно хорошо, многих опознавали по характерным признакам: родинкам в определенных местах, послеоперационным шрамам, татуировкам, медальонам. На некоторых была рабочая одежда, где на кармане — обязательный для подплава „боевой номер“. Одна мама узнала сына по ногам. На руки посмотрела — вроде не он. А на ноги: „Все, это мой сын, даже лицо смотреть не буду“. Находила группа в отсеках и личные вещи, помогавшие в опознании: записные книжки, фотографии, портмоне. В одном из отсеков даже нашли телеграмму, адресованную кому-то из подводников: „Приезжай, родился сын“. Датирована весной 2000 года. Просто хранилась на лодке. Возможно, подводник успел увидеть наследника. В другом отсеке обнаружили книгу... „По следам подводных катастроф“...

А документации из прочного корпуса изымали много. Но той, которая имела бы непосредственное отношение к расследованию причин трагической гибели АПРК, было значительно меньше. Чисто техническая документация: различные формуляры, паспорта и так далее. Еще водолазы до подъема подлодки мешков сорок повытаскивали аналогичной «литературы».

— Для нас работа в отсеках «Курска», — рассказывал следователь, — это был вопрос профессиональной чести: поднять тело либо «вещдок», которые хоть на йоту, но приблизили бы к разгадке тайны трагедии. Вначале в прочном корпусе работали минут по 25: что успевали, делали. Затем — наверх: полная, где-то минут сорок, перезарядка дыхательного аппарата. И снова вниз.

— После всего увиденного в прочном корпусе не выворачивало

наизнанку?

— Нет, — отвечали собеседники. — Мы же были не простыми обывателями, которые пришли на «экскурсию» пощекотать себе нервы. Это работа. Но от нагрузок все равно было тяжело: перенапряжение сильно сказывалось.

Но не столько от самого «де-факто», увиденного в отсеках погибшей лодки, «клинило» сознание. И не потому, что их работа — сама по себе объемная — имела большой резонанс: общественный и даже политический.

Давило души и сердца военных следователей и приданных им флотских специалистов собственные выводы, что у «курян», в частности в кормовом отсеке, возможно, все-таки был шанс спастись. Они пытались выйти через аварийно-спасательный люк, однако, видимо, «споткнулись» на третьей строчке инструкции: «пристегнуть карабины стопор-фалов».

— Сказать честно, до «Курска» я и сам толком не знал, как аварийно-спасательным люком правильно пользоваться, — с горечью заключил подводник. — Так, только в общих чертах. А в его системе — 32 клапана! И, чтобы выйти из прочного корпуса, их нужно открывать-закрывать в определенной последовательности: к примеру, первые два клапана открыл, третий — закрыл, после — открыл четвертый и пятый клапаны, закрыл первый и второй, затем открыл шестой и седьмой... Словом, положение воздушных клапанов в девятом отсеке показывало, что «куряне» выполнили лишь две ступени алгоритма выхода...

Однако на глубине, на которой находился АПРК «Курск», использовать карабины стопор-фалов, как сказали специалисты, и не нужно. Можно было выходить по буйрепу, не используя блок подачи воздуха и другие специальные системы, которые предназначены для выхода с глубины более 120 метров.

Кстати, инструкция в виде таблички располагалась рядом с АСЛ. В ней было все изложено в сжатой форме: что и как крутить, без всяких подразделений на «если так, то...» Однако, судя по положению арматуры, «куряне» с точностью выполнили первые две строчки инструкции, а потом — третья, и у них, вероятно, опустились руки: «Карабинов стопор-фалов нет, значит, выйти не сможем...»

Это ли им помешало? Или у них со временем закончился кислород, и они просто уснули? Может быть, и так...

Что же еще увидела оперативно-следственная группа в почерневших от разыгравшейся трагедии кормовых отсеках «Курска»? В них боролись за живучесть: и в седьмом, и в восьмом, и в девятом. Подводники обесточили

щиты высокого напряжения. Уходя в корму, они забрали с собой патроны и пластины регенерации, индивидуальные дыхательные аппараты. Все передавали штатно в девятый отсек. Без паники, суеты, понимая ужас произошедшего, уже не ожидая услышать по онемевшей вмиг трансляции «голос» центрального поста, но теряясь в догадках: как могло произойти это?

— Вероятнее всего, — говорил подводник, — при выходе в торпедную атаку, чтобы при стрельбе снять давление с первого отсека, на «Курске» его сравнивали между отсеками передней части лодки: носовое кольцо вентиляции — таких «колец» три на АПРК — оказалось открытым. Соответственно отсеки с первого по пятый «бис» как бы сообщались. Так вот, в них ударная волна от второго взрыва и прошла по вентиляции. И все, кто находился в четвертом, пятом и пятом «бис», погибли от нее. Хотя подводники в четвертом и пятом отсеках после первого взрыва успели быстро надеть на себя средства защиты и пытались пройти в кормовые отсеки. Но в пятый «бис» по непреложному закону подплава, основанному на «Руководстве по БЗЖ» и многочисленных инструкциях: «Аварийный отсек сам борется за свою живучесть», — их не пустили. И как стояли в четвертом отсеке «куряне» — человек десять — один за другим, так они и остались лежать у кормовой переборки. Один подводник только и успел ногу в СГП засунуть, а рядом «идашка». В этот момент парня и накрыла вторая «волна»...

В корме же как такового объемного, как говорили, пожара не было. Электрические щиты, может, и «коротили»: вспыхивали маленькими возгораниями. Однако сказать, что вообще кормовые отсеки выгорели или еще что-нибудь в таком духе, — этого не было.

В 2000 году только четверых «курян» вытащили из девятого отсека обгоревшими. Причем горение было химическим. Оно продолжалось даже под водой. А это может устроить только регенерция. А может, все произошло после того, когда отсек затопило, и все уже погибли: всплыло компрессорное масло из цистерны, попало на РДУ...

Не менее трагичной оказалась судьба и лодочных «управленцев», заведовавших в пятом отсеке пультом управления главной энергетической установкой АПРК. Их выгородка — это своего рода «отсек в отсеке». По «боевой» она всегда задраена. И вообще, лишних людей на пульте ГЭУ не бывает — пост режимный.

На третьем поколении АПРК, аналогичных «Курску», при обесточивании, что и произошло после первого взрыва, реактор глушится сам. Стержни аварийной защиты при исчезновении электропитания на

блоке управления электромагнитами самопроизвольно падают, а компенсирующие решетки при исчезновении напряжения в «шаговых» двигателях опускаются в реактор под тяжестью собственного веса. Вероятно, «управленцы» отследили, что реактор заглушен, что-либо еще сделать дистанционно с пульта уже невозможно, и начали покидать пульт ГЭУ. Во время второго взрыва они так и «сложились» друг на друга. У последнего подводника коленки еще были на пороге «управленческой» выгородки...

Может быть, поднятые из пятого отсека так называемые самописцы в конечном итоге пролили хоть какую-то правду о последних минутах или мгновениях жизни «курян»?

— Имеете в виду МАЦП, машину алфавитоцифropечатающую? — иронично заметил подводник. — Так это самописец еще тот самописец, который в основном работает с помощью зубила, кувалды и такой-то матери; который все время «киповец» чинит и этот самописец один раз в полчаса, такие уж у него возможности, распечатывает на бумаге основные параметры ГЭУ. Вот это называли в прессе «самописцем» или что? На «Антеях» нет, как на самолетах, «черных ящиков». В третьем отсеке, правда, есть магнитофонная система «Снегирь»: если ее включают, то она лишь запишет переговоры в центральном посту, но чаще всего ее не включают. Да и за первым взрывом на «Курске» последовало обесточивание отсеков, и все...

А по МАЦП можно было только узнать, к примеру, на какой мощности был реактор на 11.30 12 августа 2000 года, какими были давление в его контурах, расход и напор питательной воды. Однако это оказались абсолютно типичные параметры для того хода. Больше никаких самописцев на лодках не предусмотрено.

Тогда, после трагедии «Курска», один из моих собеседников, подводник, уже выходил в море. Спросил его: «Не было страшно?» Ответил, мол, такое развитие катастрофы — это «один вариант на миллион». С «Курском» произошло невероятное! По всей теории вероятности такой совокупности случайностей просто не могло быть: и то, что носовое кольцо вентиляции оказалось открытым, — ударная волна пошла гулять внутри прочного корпуса, круша и перемалывая все на своем пути, и то что... Ну просто не могло все это произойти...

...Согласно записи в извлеченном из прочного корпуса «Курска» журнале вахтенного пятого отсека в 11.30 12 августа 2000 года, когда атомоход находился на перископной — 16 метров — глубине, «отсек осмотрен, замечаний нет». Через несколько минут 24-тысячетонное «тело»

субмарины содрогнулось от первого взрыва...

Итогом работы стала справка по уголовному делу № 29/00/0016/00 о гибели АПРК «Курск», обнародованная Генеральным прокурором В. Устиновым:

«Расследование обстоятельств катастрофы атомного подводного ракетного крейсера К-141 „Курск“, произошедшей в ходе учений 12 августа 2000 г. в водах Баренцева моря и унесшей жизни 118-ти находившихся на его борту членов экипажа, завершено. Расследование продолжалось почти 2 года. Следуя принципу гласности, насколько это было возможно, мы старались довести до граждан России и мировой общественности информацию о ходе расследования данного дела. Прежде чем давать юридическую оценку гибели АПРК „Курск“, хотел бы отметить героизм и самоотверженность моряков подводников, которые сразу же после взрывов действовали четко, слаженно и не допустили техногенной катастрофы. Прошу почтить память погибших моряков-подводников минутой молчания.

Уголовное дело возбуждено 23 августа 2000 г. по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 СТ. 263 УК РФ — нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц. Хочу напомнить, что на первоначальном этапе предварительного следствия мы располагали крайне ограниченной информацией о катастрофе. В связи с этим о ее причинах было выдвинуто 18 рабочих версий. Основными из них являлись следующие:

- столкновение АПРК „Курск“ с российским или иностранным подводным или надводным кораблем;
- поражение АПРК „Курск“ торпедой или ракетой российским или иностранным подводным или надводным кораблем;
- диверсия;
- подрыв АПРК „Курск“ на mine времен Великой Отечественной войны;
- гибель АПРК „Курск“ в результате нештатной ситуации с его вооружением.

В ходе следствия все выдвинутые рабочие версии тщательно проверены. Нами собраны исчерпывающие сведения о крейсере и

его техническом состоянии, о готовности экипажа и крейсера к выходу в море, о вооружении крейсера, о подготовке и ходе учений, об обстоятельствах катастрофы, ее последствиях и последующей поисково-спасательной операции. Кроме того, при проверке выдвинутых версий мы произвели оценку собранных доказательств, включая данные, представленные нам из Великобритании, ЮАР, Норвегии. Процесс расследования, само уголовное дело о гибели АПРК „Курск“ и его экипажа являются уникальными. Ранее опыта расследования подобных происшествий на море у нас не было. Впервые в России выяснение обстоятельств гибели подводного крейсера носило конкретный, а не предположительный характер и произведено в рамках расследования уголовного дела в порядке, регламентированном уголовно-процессуальным законодательством Российской Федерации. Уверен, что такой опыт уникален и в мировой практике расследования причин техногенных катастроф.

Впервые участники следственной группы произвели осмотр затонувшего подводного крейсера непосредственно после того, как он был поднят. Именно поэтому проведению данного следственного действия было уделено такое пристальное внимание. Мы понимали, что для установления истины по делу, фактических обстоятельств гибели экипажа и подводной лодки имеется уникальный шанс, связанный с возможностью осмотра АПРК „Курск“ после его подъема, обнаружения вещественных доказательств, выяснения обстановки происшествия и иных обстоятельств, имеющих значение для дела.

Именно поэтому требовалось, во-первых, в максимально короткие сроки обнаружить, изъять, произвести осмотры, экспертные исследования и представить для опознания тела погибших на борту АПРК „Курск“ и, во-вторых, предельно скрупулезно осмотреть корпус и отсеки крейсера с объективной фиксацией объектов и обстановки в местах осмотра. Выполнение этих задач было сопряжено с преодолением объективных трудностей как организационного, физического, так и морально-психологического характера.

За время осмотра из корпуса АПРК „Курск“ извлечено 95 тел погибших и более 100 их фрагментированных останков. При этом для извлечения тел следователям и судебно-медицинским

экспертам приходилось порой перемещать их по заваленным отсекам и поднимать с 4-го настила на надстройку корабля буквально на руках, поскольку применение технических средств было невозможно (а это равносильно перемещению с 1-го на 4-й этаж жилого дома). Видео- и фототехника при осмотре отказывали из-за использования при температуре воздуха до минус 25-ти градусов по Цельсию и повышенной влажности.

Вместе с тем по результатам осмотра у нас есть основания утверждать, что обе задачи выполнены. Всего с октября 2000 по март 2002 г. с АПРК „Курск“ подняты Тела и фрагментированные останки 115-ти человек из 118-ти, находившихся на его борту в момент гибели. Все они опознаны и переданы родственникам для захоронения. Тела троих из погибших: матроса Коткова Дмитрия Анатольевича, матроса Нефедкова Ивана Николаевича и представителя завода „Дагдизель“ Гаджиева Мамеда Исмаиловича, в ходе следствия обнаружить не удалось, поскольку полученные фактические данные свидетельствуют, что они уничтожены в результате катастрофы.

По данному делу вынесены постановления о признании потерпевшими 161-го близкого родственника погибших на АПРК „Курск“. Осмотр АПРК „Курск“ производился следователями круглосуточно в течение более 4-х месяцев. В составе следственной группы четко и слаженно работали 46 следователей. Всем им приходилось трудиться в условиях, сопряженных с риском для жизни, проявляя высокое чувство ответственности, выносливость, профессионализм, а порой мужество и героизм. В некоторых отсеках АПРК „Курск“ процентное содержание углекислого газа и других вредных веществ в 1000 раз превышало предельно допустимую концентрацию, поэтому осматривать их приходилось с использованием индивидуальных средств защиты и дыхания в течение ограниченного периода времени, что существенно осложняло работу и требовало соблюдения повышенных мер предосторожности. Кроме того, на борту осматриваемого АПРК „Курска“ в это время находилось оставшееся штатное боевое вооружение. Только взрывчатого вещества от разрушенных в ходе катастрофы торпед обнаружено и изъято около 480 кг, что в тротиловом эквиваленте составляет порядка 1000 кг тротила.

В ходе расследования дела проведено свыше 2000

следственных действий, допрошено более 1200 свидетелей, осмотрено более 8000 объектов (документов, фрагментов вооружения и конструкций АПК „Курск“), из которых около двухсот признаны вещественными доказательствами.

По делу проведено 211 судебных экспертиз, из которых большинство являются комиссионными комплексными. Многие из них по своей сути уникальны, поскольку для ответа на поставленные следствием вопросы приходилось объединять для работы в составе комплексной экспертизы специалистов, представляющих от 5-ти до 8-ми различных областей знаний в науке и технике.

К проведению экспертиз были привлечены лучшие специалисты научно-исследовательских институтов, конструкторских бюро, предприятий промышленности и Центров судебных экспертиз. В ходе экспертиз проведено более 1000 специальных опытов и исследований, направленных на установление обстоятельств катастрофы. К участию в расследовании дела было привлечено около 1500 специалистов. За содействие, оказанное в ходе следствия, мы благодарны специалистам флота, сотрудникам научных („Рубин“, „Прометей“, „Малахит“, „Гидроприбор“, „Лазурит“) и экспертных учреждений (Минюста России, НИИ ФСБ РФ, Санкт-Петербургского Центра речевых технологий, Центра судебно-медицинских и криминалистических экспертиз Минобороны России), работникам предприятий Россудостроения (ПО „Севмашпредприятие“, 82-го судоремонтного завода Минобороны России), руководителям и служащим государственных органов управления. Экспертизы проводились в ведущих научных и экспертных учреждениях Российской Федерации, возглавляемых Спасским Игорем Дмитриевичем (Генеральный конструктор Центрального конструкторского бюро морской техники „Рубин“), Горыниным Игорем Васильевичем (Генеральный директор Центрального научно-исследовательского института конструкционных материалов „Прометей“), Прошкиным Станиславом Гавриловичем (Генеральный директор ФГУП „Российский научный центр „Гидроприбор““), Фесенко Анатолием Владимировичем (Начальник Института криминалистики ФСБ России) и другими. Несмотря на все трудности и особую сложность данного уголовного дела, мы

полагаем, что следственная группа выполнила свою задачу в полном объеме, всесторонне, полно и объективно установив все обстоятельства произошедшей трагедии.

В ходе следствия установлено, что катастрофа произошла в 11 час. 28 мин. 26,5 сек. (время московское) в Баренцевом море в географической точке с координатами 69° 37'00" северной широты и 37° 34'25" восточной долготы, вследствие взрыва торпеды. Взрыв произошел в месте расположения 4-го торпедного аппарата АПРК „Курск“. Причем, торпеда, которая взорвалась, находилась непосредственно внутри 4-го торпедного аппарата.

В практической торпеде 65-76А в качестве окислителя применялся пероксид водорода, а в качестве горючего — специальный керосин. Первичный импульс, инициирующий взрыв практической торпеды, возник в результате нештатных процессов, произошедших внутри резервуара окислителя этой торпеды. Эти процессы носили сложный физико-химический характер. Пероксид водорода при получении начального импульса для развития реакции разложения способен самопроизвольно разлагаться на воду и кислород с большим тепловым эффектом (температура около 2–3-х тысяч градусов по Цельсию). С целью оценки давления, развившегося в торпедной аппаратуре, были проведены специальные эксперименты по моделированию взрывных нагрузок. В результате установлено, что фрагменты торпеды (резервуара окислителя) и торпедного аппарата были разрушены давлением около 50 тысяч атмосфер.

Первичный импульс разложения пероксида водорода возник от контакта пероксида водорода как с органическими (керосин, антифриз), так и с неорганическими веществами (металл). *Более детально определить конкретный механизм возникновения очага разложения пероксида водорода по понятным причинам (мощное взрывное разрушение) не представляется возможным (выделено мной. — В.Ш.).*

Взрыв повлек гибель личного состава первого отсека, значительные разрушения в межбортном пространстве лодки и полностью разрушил торпедный аппарат № 4 и частично торпедный аппарат № 2. В результате этого в прочном корпусе образовались отверстия (на месте торпедных аппаратов № 2 и № 4), через которые в первый отсек лодки начала поступать

морская вода, затопившая практически полностью первый отсек лодки. Ударная волна от этого взрыва, а также летящие фрагменты хвостовой части торпедного аппарата № 4 повлекли взрывной процесс боевых торпед внутри первого отсека.

Второй взрыв произошел в 11 часов 30 минут 44,5 секунды 12 августа 2000 года. Он привел к полному разрушению носовой оконечности АПРК „Курск“, конструкций и механизмов его первого, второго и третьего отсеков. В 4, 5 и 5-бис отсеках были повреждены корпуса приборов и крепления амортизаторов части оборудования. Разрушений в 6, 7, 8 и 9-м отсеках не произошло. Получив катастрофические повреждения, корабль затонул в указанной точке Баренцева моря, в 108 милях от входа в Кольский залив, на глубине 110–112 метров.

В результате второго взрывного воздействия смерть всех моряков-подводников, тела которых впоследствии извлечены из 2, 3, 4, 5 и 5-бис отсеков, наступила в короткий промежуток времени — от нескольких десятков секунд до нескольких минут.

Объективность выводов предварительного следствия и причинах гибели АПРК „Курск“ опирается на многочисленные научные и множественные инструментально-аналитические исследования огромного количества (более чем 2000) фрагментов, поднятых со дна Баренцева моря и извлеченных из 1–3-го отсеков АПРК „Курск“, в том числе более 30-ти фрагментов, принадлежащих взорвавшейся практической торпедой и более 10-ти фрагментов торпедного аппарата № 4, в котором располагалась данная торпеда. Зафиксированные изменения в материале фрагментов (степень деформации, особенности микроструктуры металла и микрорельефа поверхностей разрушения), происшедшие в результате взрывов, являются объективными „свидетелями“ происшедших событий.

После катастрофы в носовой части крейсера офицеры Аряпов Р. Р., Колесников Д. Р., Садиленко С. В., находившиеся в 6–8-м отсеках, реально оценив обстановку, перевели личный состав 6, 7 и 8-го отсеков (мичманов Борисова А. М., Ишмуратова Ф. М., Кузнецова В. В., старшин и матросов Аникеева Р. В., Борисова Ю. А., Геслера Р. А., Зубайдудлина Р. Р., Козадерова В. А., Коркина А. А., Кубикова Р. В., Леонова Д. А., Майнагашева В. В., Мартынова Р. В., Налетова И. Е., Неустроева А. В., Садового В. С., Сидюхина В. Ю.,

Некрасова А. Н.) в 9-й отсек, где находились по штатному расписанию старший лейтенант Бражкин А. В., и мичман Бочков М. А. Всего в 9-м отсеке были собраны 23 человека, которые совместно продолжили борьбу за живучесть.

Практически все средства спасения (спасательные гидрокостюмы подводников, индивидуальные дыхательные аппараты, изолирующие противогазы, регенеративные патроны к ним и т. д.), находившиеся в момент катастрофы в 6–8-м отсеках, были перенесены в 9-й отсек.

В этом отсеке были выполнены необходимые действия по его герметизации для предотвращения поступления воды. Однако вода стала поступать в 9-й отсек из 8-го отсека через поврежденную пожаром систему вентиляции. Возможность использования оставшимися в живых членами экипажа всплывающей спасательной камеры отсутствовала из-за разрушения носовых отсеков корабля, поэтому они стали готовиться к выходу на поверхность через спасательный люк с использованием имевшегося в наличии в исправном состоянии спасательного снаряжения подводников. Об этом свидетельствует содержание записки капитан-лейтенанта Колесникова Д. Р., а также обнаруженные в ходе осмотра 9-го отсека средства спасательного снаряжения, приготовленного экипажем к использованию по назначению.

Следствием установлено, что, несмотря на острую стрессовую ситуацию и сложившиеся экстремальные условия, оставшиеся в живых подводники действовали организованно, целеустремленно, не были подвержены паническим настроениям, и под руководством офицеров предпринимали все возможные меры к спасению корабля и экипажа, действуя при этом грамотно и самоотверженно. Личный состав БЧ-5 после катастрофы, оставаясь на боевых постах, убедились в том, что реакторы надежно заглушены, организованно перешли в 9-й отсек. К нашему величайшему сожалению, все предпринятые поисково-спасательные операции не могли привести к спасению оставшихся в живых после взрывов людей.

В ходе проведенных судебно-медицинских экспертиз установлено, что члены экипажа АПРК „Курск“, находившиеся в 1-м и 2-м отсеках корабля, погибли в результате первого взрыва от полученных травм, а те, кто смог пройти в 9-й отсек, — не

позднее 8-ми часов после начала катастрофы вследствие пожара от отравления угарным газом. Отравление угарным газом произошло практически мгновенно в условиях резкого и неожиданного повышения давления, которое стало возможным из-за поступления в 9-й отсек большого объема воды и уменьшения в нем воздушного пространства.

Согласно выводам экспертов, все находившиеся в 9-м отсеке подводники погибли от отравления продуктами горения не позднее чем через 8 часов после взрывов, то есть не позднее 19 часов 30 минут 12 августа 2000 г. В связи с этим к моменту обнаружения затонувшего АПРК „Курск“ спасти кого-либо из них было уже невозможно.

Установлено, что эвакуация экипажа через спасательный люк с использованием глубоководных аварийно-спасательных аппаратов АС-34 и АС-36 в ходе поисково-спасательной операции также была невозможна из-за образовавшейся негерметичности люка, что явилось следствием деформации (углублений) верхней крышки спасательного люка. Эта деформация произошла во время катастрофы, вероятно от удара массивными фрагментами конструкции носовой части корабля, отделившимися в результате взрывов.

Катастрофа подводного крейсера не явилась следствием столкновения с каким-либо объектом или нарушения правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта. Должностных лиц, виновных в катастрофе АПРК „Курск“, повлекшей гибель экипажа — ста восемнадцати человек, — нет. Учитывая, что лица, участвовавшие в проектировании, изготовлении, хранении, приготовлении и эксплуатации торпеды 65-76А № 1336А ИВ не предвидели возможности ее взрыва и гибели экипажа вместе с кораблем и по обстоятельствам дела такой возможности предвидеть не могли, следствие пришло к обоснованному выводу о прекращении уголовного дела за отсутствием состава преступления, то есть по основанию, предусмотренному п. 2 ч. 1 СТ. 24 УПК РФ. В ходе следствия выявлены нарушения в организации, проведении учений и поисково-спасательной операции, допущенные должностными лицами органов военного управления ВМФ России. Все Вы знаете, что эти лица наказаны и наказаны очень жестко. Однако эти нарушения не состоят в причинной связи с гибелью АПРК

„Курск“ и его экипажа, что исключает привлечение кого-либо из них к уголовной ответственности.

Министру обороны РФ внесено представление с требованием устранить допущенные нарушения. Уголовное дело состоит из 133 томов, 38 из которых содержат сведения, составляющие государственную тайну, вследствие чего возможность предать гласности материалы уголовного дела в полном объеме отсутствует. Этого требуют государственные интересы.

Постановление о прекращении уголовного дела также содержит сведения, составляющие государственную тайну, в связи с чем не подлежит гласности в полном объеме. Однако мы сделаем все, чтобы права и законные интересы близких родственников погибших членов экипажа, предусмотренные российским уголовно-процессуальным законодательством, не были ущемлены. Каждому потерпевшему будет направлена выписка из постановления о прекращении уголовного дела. В этом документе будут изложены все обстоятельства катастрофы, за исключением сведений, составляющих государственную тайну. При этом без каких-либо изъятий в нем будут содержаться выводы судебно-медицинских экспертов о причинах гибели каждого подводника. Таковы результаты нашего расследования. Генеральная прокуратура Российской Федерации 22 июля 2002 г.»

Глава третья

ТАЙНА «ТОЛСТОЙ» ТОРПЕДЫ

Для начала еще раз вспомним признание Генерального прокурора РФ:

«... Первичный импульс разложения пероксид водорода возник от контакта пероксида водорода как с органическими (керосин, антифриз), так и с неорганическими веществами (металл). Более детально определить конкретный механизм возникновения очага разложения пероксида водорода по понятным причинам (мощное взрывное разрушение) не представляется возможным».

Как видно из справки по уголовному делу Генеральной прокуратуры, несмотря на тщательность проведенного расследования, неясные вопросы все же остаются. Видимо, поэтому выводы Генеральной прокуратуры удовлетворили далеко не всех. При всем огромном масштабе проведенной работы на главный вопрос о том, что же явилось первопричиной взрыва на «Курске», ответа мы так и не дождались.

Очень много осталось неясностей и со взрывом торпеды, который, как сегодня считается, и стал наиболее вероятной первопричиной взрыва... В цифровом обозначении «Толстой» торпеды «65» означает ее калибр в сантиметрах (650 мм — в более привычных данных измерения калибров), «76» — год принятия на вооружение. Торпеда этого типа заслуженно считается самой мощной в своем классе. А также внешне она отличается от торпед подводных лодок ведущих морских держав. Ее длина 11 м против 5–7 у «конкурентов», калибр которых также значительно меньше и варьируется в пределах 400–533 мм. Подобные габариты и, следовательно, огромный внутренний объем торпеды «65–76» позволили насытить ее такими системами управления, приборами и энергетической установкой, которые превратили это сооружение, по сути, мини-подлодку, в боевой комплекс с выдающимися характеристиками. «65–76» оснащена совершенным акустическим блоком самонаведения, позволяющим самостоятельно, устойчиво выходить на цель и уничтожать ее. Выдающаяся энергетическая система, основой которой стала турбинная установка, обеспечивает торпеду подводную скорость до 55 км/ч (по некоторым данным, больше) и возможность преследовать даже

быстроходного противника в течение почти 2 часов. Она может уничтожить «чужой» подводный или надводный корабль на удалении до 100 км от собственного корабля-носителя. «65–76» создавалась в годы советско-американского соперничества за господство в Мировом океане. В то время фундаментом мощи советского флота считались атомные подводные лодки, а американского — огромные надводные силы, представленные кораблями основных классов: 300-метровыми ударными атомными авианосцами, чуть меньшими обычными авианосцами, линкорами, крейсерами и эсминцами с крылатыми ракетами на борту. Советский флот нуждался в новом противокорабельном оружии, в том числе торпедном, повышенной эффективности. Им и стала торпеда «65–76», оснащенная ядерной боевой частью. Попадание даже одной такой торпеды в самую крупную цель — авианосец с сотней летательных аппаратов на борту — гарантированно превращало ее в груды оплавленного исковерканного металла. «Фактор» торпеды «65–76» вкупе с новейшими технологиями снижения «шумности» отечественных подлодок и другим новым противокорабельным оружием был расценен США как новая угроза стратегического масштаба. В конгрессе экстренно проводились слушания с участием военных высоких рангов, аналитиков Пентагона. Дело закончилось тем, что в начале 1980-х годов администрация Р. Рейгана «запустила» небывало амбициозную программу морского перевооружения — строительства флота в 600 кораблей основных классов. Хотя в конечном счете США это оказалось не под силу, и программа была выполнена лишь частично. В перестроечные и постперестроечные времена «в атмосфере новых отношений» с США началось и завершилось изъятие с подлодок и арсеналов отдельных флотов ядерных боеголовок торпед «65–76»), которые были свезены на централизованные специальные базы Минобороны. Фактически произошло удаление самых опасных для противника атомных «клыков») этого оружия. А после катастрофы «Курска» торпеду «65–76» сняли с вооружения российского флота. Что это, простая случайность или некая блестяще проведенная спецоперация, в результате которой наша мощнейшая торпеда списана в утиль?

Взрыв компонентов топлива торпеды «65–76», в результате которого погибла атомная подводная лодка «Курск», мог произойти только в результате внешнего воздействия на торпеду, заявил «Интерфаксу» директор ЦНИИ «Гидроприбор» Станислав Прошкин.

«Мы объективно считаем, что было внешнее воздействие на торпеду, — сказал он, — есть информация о том, что это мог быть локальный пожар».

В частности, отметил Прошкин, «сверху на торпеде перед балластной цистерной имеются изменения структуры металла от температурного воздействия». По данным исследования, проведенного ЦНИИ «Прометей», имеющего самых компетентных специалистов в области материаловедения, получены «четкие оценки этой температуры +550–570 градусов по Цельсию».

На АПЛ «Курск» имелись две автономные, независимые системы контроля. «И любое событие, связанное с повышением давления внутри резервуарного отсека, повышение температуры перекиси, повышение уровня кислорода в зазоре между торпедой и торпедным аппаратом регистрируется», — заявил Прошкин.

«Если отмечено повышение температуры в торпедном аппарате или на стеллаже, экипаж имеет шесть часов для того, чтобы справиться с этой аварийной ситуацией, — сказал он. — В том числе с помощью специальной системы слива перекиси за борт, если отмечено повышение температуры торпеды на стеллаже. В случае возникновения пожара на лодке имеется мощнейшая система пожаротушения, которая мгновенно сбрасывает десятки тонн воды. Если торпеда в торпедном аппарате — она просто выстреливается, и водная среда её локализует».

Глава «Гидроприбора» также назвал абсурдной версию о том, что причиной теплового взрыва торпеды могло быть нарушение её герметичности в результате якобы произошедшего при погрузке падения. «При испытании торпед мы бросаем такую торпеду с высоты 10 метров на плиту, на рельс и штырь, — заметил он, — и аварийных ситуаций не было».

Вопросы... вопросы... вопросы...

Глава четвертая

МУЧЕНИКИ 9-ГО ОТСЕКА

Девятый отсек... В этих двух словах присутствует некая мистика. Старшее поколение военных моряков помнит, как еще курсантами мы пели под гитару знаменитый и страшный своей безжалостной правдой «Девятый отсек». Эта была, наверное, одна из самых народных флотских послевоенных песен. Никто не знает, когда и кто ее сочинил. Она никогда не звучала со сцен и с экранов, зато ее пели в матросских кубриках и офицерских кают-компаниях, ее не исполняли профессиональные певцы, зато знали и любили все — от матросов из учебок до седых адмиралов, ее переписывали друг у друга в «дембельские» альбомы увольняющиеся в запас и увозили затем домой, разнося по всей земле российской трагическую повесть о 9-м отсеке. Песня была посвящена трагедии печально знаменитой «Хиросимы» (К-19). Но «Девятый отсек» — это не только трагедия одной подводной лодки, это собирательный образ всех трагедий нашего подводного атомного флота. «Девятый отсек» — это предчувствие самой страшной катастрофы ушедшего века. «Девятый отсек» — это народный памятник всем, кто уже погиб и еще погибнет в море. «Девятый отсек» — это предостережение и наша боль... Пусть кто-то найдет слова песни слишком простыми, рифму — непрофессиональной. Пусть! И все же моряки вот уже несколько десятилетий пели и поют «Девятый отсек». Ныне песня обрела новый трагичный смысл.

Автономки конец, путь на базу, домой.
Лодку тихо волною качает.
Спит девятый отсек, спит девятый жилой,
Только вахтенный глаз не смыкает.

Что он думал тогда, может, дом вспоминал,
О друзьях, о знакомых, любимой?..
Только запах чужой мысли вдруг оборвал.
Что такое? Несет вроде дымом!

Доложить? Ерунда! Не уйдет никуда!
А в центральном ведь люди — не боги.
Пламя рвет и ревет, но нажать он успел

Перезвон аварийной тревоги...

Отзывается сердце на каждый удар.
Тщетно ищут спасенья в девятом.
И открыли бы им. Смерть войдет и сюда...
И сидят от крика в десятом...

Тишина... Тишина... Нет страшной тишины!
Так запомните, люди живые!
Двадцать восемь парней без беды, без войны
Жизнь отдали, чтоб жили другие!

Встаньте те, кто сейчас водку пьет и поет,
Встаньте, все вы, и выпейте стоя!
Наш ракетный подводный, наш атомный флот
Отдает честь погибшим героям!

* * *

Несмотря на множество публикаций о «Курске», многие подвиги курян почему-то до сих пор остались вне внимания общественности. На своем боевом посту остался весь расчет боевой смены пульта главной энергетической установки. Никто из них даже не предпринял попытки оставить свой боевой пост. Даже погибая, они исполнили свой долг и остановили реактор. Об этом стало известно после подъема «Курска». До сих пор не оценен по достоинству, на мой взгляд, и подвиг капитан-лейтенанта Рашида Аряпова. Именно он успел задраить переборку в 6-й отсек, выполнить целый ряд мероприятий по обеспечению безопасности ядерного реактора (причем часть из них даже не предусмотренных инструкциями!), организовать грамотную эвакуацию личного состава в кормовой 9-й отсек. Возможно, что именно Аряпов и возглавил оставшихся в живых подводников в кормовом отсеке.

Помнить об этих подвигах мы просто обязаны!

Наверное, никогда еще в истории нашего флота внимание всей страны не было так надолго приковано к одному из отсеков подводной лодки. Ныне о 9-м отсеке «Курска» в России знает каждый. С ним, с этим отсеком, связывали мы свои надежды во время спасательной операции в августе

2000 года. За него молились, в него верили как в некий оберег, который должен спасти попавших в подводный плен ребят. 9-й отсек, надеялись мы, ответит на все вопросы относительно развития событий на аварийной лодке, вопросы о тайне произошедшей с ней катастрофы.

О 9-м отсеке у нас писалось и говорилось так много и часто, что мне порой кажется: сегодня в 9-м отсеке находится сама Россия. Задыхаясь от нехватки кислорода, в холоде и огне, понимая, что помощи ждать не от кого, она все равно продолжает упорно бороться за спасение, свято веруя, что одолеет все трудности и снова увидит солнце в небе...

Что ж, как показало время, внимание к 9-му отсеку было закономерным, ибо именно ему было суждено вписать последнюю и самую страшную страницу в историю трагедии «Курска».

...Уже напечатав название этой главы, я долго затем раздумывал, писать мне ее или не писать. Может быть, лучше ограничиться несколькими фразами, потому что если писать, то получится, пожалуй, самая тяжелая часть в книге? Ее, вероятно, будет трудно и больно читать всем нам, не говоря уже о родственниках и близких погибших подводников. Но, с другой стороны, работая над книгой, я хотел лишь одного — рассказать правду о «Курске», какой бы тяжелой она ни была. Так останавливаться ли теперь на полпути? Говорить все или кое-что оставить за скобками? После долгих раздумий, я выбрал первое. А потому заранее прошу прощения за те строки, где будет сказана, возможно, слишком страшная правда о 9-м отсеке.

В техническом описании он так и называется: кормовой отсек-убежище. Из всех отсеков «Курска» 9-й — самый маленький по размеру. Будучи на однотипном с «Курском» «Воронеже», я, естественно, побывал и в 9-м. Сразу за межотсечным люком вправо находится «знаменитый» теперь АСЛ (аварийно-спасательный люк). К нижнему обрезу выходной шахты приставлен узкий вертикальный трап. Сам нижний люк открыт. На выходе в море он всегда задраивается в готовности к использованию. Командир второго экипажа «Воронежа» Олег Якубина рассказывает, как пользоваться АСЛ:

— Вначале необходимо задрать нижний люк и затопить замкнутое пространство между нижним и верхним люками. Затем давление сравнивается, и только после этого отдраивается верхний люк.

Я попробовал подняться по шаткому трапику к нижнему люку. Добрался, но это было весьма и весьма непросто.

Ветераны «Курска» позднее рассказали мне следующую историю об АСЛ.

Во время сдачи корабля флоту было решено испытать аварийно-спасательный люк в 9-м отсеке. Над ним поставили трехметровую башню, наполненную водой. Для отработки выхода прибыли четыре профессионала-водолаза из Ломоносова. Из четверых водолазов выйти через люк сумел в конце концов лишь один. Двоим это сделать, несмотря на все усилия, так и не удалось, а еще один водолаз получил баротравму легких. И это профессиональные водолазы! И это при столбе воды в 3 метра! И это при нахождении корабля у причала! Тогда-то водолаз (тот самый, который все-таки сумел выйти через АСЛ) сказал ошарашенным подводникам: «Так что, ребята, сами видите, в случае аварии через АСЛ не спасется никто».

Увы, история с испытанием аварийно-спасательного люка была предана забвению. По мнению ветеранов-подводников, в то время все свято верили в ВСК (всплывающую спасательную камеру). Кроме того, развитие событий на затонувших К-219 и «Комсомольце» говорило за то, что лодка всегда сумеет всплыть, а экипаж будет иметь время для эвакуации. На «Курске» же все произошло совсем иначе...

Мы беседуем с бывшим начальником электромеханической службы 7-й дивизии подводных лодок лауреатом Государственной премии капитаном 1-го ранга Виктором Бурсуком. Меня интересует, как могли разворачиваться события после взрыва на пульте управления реактором, находящемся в 5-м отсеке. Дело в том, что, судя по характеру разрушения от взрыва, 5-й отсек был первым из тех отсеков, что заполнились водой не сразу. По мнению Бурсука, на пульте ГЭУ в момент взрыва, скорее всего, находились: командир 1-го дивизиона капитан 3-го ранга Мурачев, капитан-лейтенанты Любушкин и Васильев, возможно, капитан 3-го ранга Щавинский и старший лейтенант Рванин. Теоретически там мог быть и капитан-лейтенант Колесников. Сразу погибнуть они не могли, так как, во-первых, 5-й отсек достаточно удален от 1-го, а, во-вторых, пульт ГЭУ дополнительно хорошо защищен. После взрыва реактор, как известно, был автоматически остановлен. Так как 5-й отсек особенно насыщен автоматикой, там, скорее всего, начался пожар, задымленность. Но пульт ГЭУ имеет газоплотную переборку, кроме того, он оборудован стационарными и полностью автономными средствами дыхания (ШДА), куда воздух подается прямо из системы ВВД, и телефонами, связанными со всеми отсеками. Два часа светило и аварийное освещение. По мнению капитана 1-го ранга Бурсука, «комдив-раз» Мурачев вполне мог принять команду кормовыми отсеками на себя и, связавшись с 6-м, 7-м, 8-м и 9-м отсеками, дать первичные указания по борьбе за живучесть. После этого

личный состав пульта ГЭУ, надев аппараты ИДА и гидрокombineзоны СГП, скорее всего, предпринял попытку прорваться в 9-й отсек, к АСЛ, попытку, которая, судя по всему, успехом не увенчалась. Впрочем, возможно, Колесникову все же удалось дойти, если он на момент взрыва находился на посту ГЭУ, а не в 7-м турбинном отсеке.

Итак, к 13 часам 12 августа в 9-м отсеке собралось 23 человека — все, кто к этому времени оставался в живых. Общее командование взял на себя, вероятно, капитан-лейтенант Колесников. Почему вероятно? Потому что ни в одной из двух его записок об этом не сказано однозначно, однако бумаги, найденные в кармане Дмитрия Колесникова, позволяют предположить, что, возможно, командовал именно он. Помимо записок, в его кармане оказался список всех 23 остававшихся на тот момент в живых подводников. Возле каждой из фамилий стояли галочки. Скорее всего, Колесников время от времени проводил переключку личного состава. По крайней мере, он это проделал дважды — в 13 и 15 часов.

Среди 23 подводников, собравшихся в 9-м отсеке, не оказалось двух офицеров, штатных командиров 7-го и 9-го отсеков капитан-лейтенанта Пшеничникова и старшего лейтенанта Кузнецова. Вместо них там были капитан-лейтенант Колесников и старший лейтенант Бражкин. Скорее всего, они на время выхода и исполняли обязанности командиров 7-го и 9-го отсеков. Однако точно мы этого, конечно, не знаем.

Каково было моральное и психологическое состояние подводников, оказавшихся в 9-м отсеке? Не надо быть провидцем, чтобы понять — оно было крайне тяжелым. Будучи профессионалами, все осознавали трагичность ситуации. Однако паники не было. Сейчас об этом можно говорить уже с полной уверенностью.

Это подтвердили врачи, производившие обследование поднятых на поверхность тел. Неправда, что мертвые не говорят, — они могут очень и очень о многом поведать специалистам. Итак, что же обнаружили врачи?

Начнем издалека. Как известно, в человеческом организме имеются определенные запасы гликогена (сахара и глюкозы). Наибольшее количество сахара и глюкозы — в печени и в мышцах. Меньше — в крови. Гликоген — мощное энергетическое средство, своеобразный стратегический запас человека на случай стрессов. Произошел стресс — и организм расходует запасы сахара и глюкозы на его погашение. Так вот, обследование поднятых из 9-го отсека подводников показало, что в их печени и мышцах ни глюкозы, ни сахара не было. Это означает лишь одно: все пережили сильнейший стресс. Но врачи обнаружили и иное. В крови поднятых подводников гликоген присутствовал, причем его содержание

было даже выше нормы! Неспециалистам это ровным счетом ни о чем не говорит, специалистам же, наоборот, говорит очень о многом. Наличие гликогена в крови означает, что запасы его не были израсходованы до конца, то есть стресс был, но он был кратковременным, а затем люди успокоились. Если бы оставшиеся в живых пребывали в состоянии паники, их организмы бы «поглотили» и последние резервные запасы гликогена, но этого не произошло. Итак, наличие спокойной и деловой обстановки в 9-м отсеке можно считать доказанным.

Чем занимались подводники? Прежде всего, они «поддули» отсек, то есть создали в нем повышенное давление, чтобы избежать поступления воды. Во второй записке Колесникова, найденной немного позднее первой, говорится, что давление в отсеке было повышено до 0,6 килограмма на сантиметр квадратный. Этот же показатель видели и водолазы на манометре 9-го отсека. Вода в отсеке была, но ее уровень не превышал 15–20 сантиметров.

Аварийное освещение в отсеке отсутствовало. Аккумуляторные батареи на «Курске» размещались в трюме 1-го отсека, и поэтому после взрыва ни о какой электроэнергии не могло быть и речи. Однако в отсеке имелось штатное количество аварийных фонарей, которыми подводники и пользовались. Вследствие резкого падения температуры вскоре стало холодно, и всем пришлось надеть утеплители — костюмы, проложенные прошитым поролоном.

Размотанный шланг ВПЛ красноречиво говорит о готовности к борьбе с пожаром, а подключенная к сети трубка аварийного междотсечного телефона — о попытке прозвонить все отсеки и попытаться определить, кто там остался в живых. Вполне возможно, что именно так была сразу же после взрыва установлена связь с личным составом 6-го, 7-го и 8-го отсеков.

Судя по всему, подводники готовились покинуть отсек свободным всплытием. Для этого были проведены все необходимые мероприятия, приготовлены дыхательные аппараты. По мнению врачей-физиологов ВМФ, при всплытии со 108-метровой глубины 100 процентов выходящих наверх получают декомпрессионную болезнь, а многие — и сильную баротравму легких. Но в подобной экстремальной ситуации вопрос стоит крайне жестко: или жив, или мертв, а потому к сопутствующим неприятностям относятся как к неизбежности. Болезни будут залечивать потом, первоначально же самое главное — спасти жизнь. На этом концентрируются и усилия спасателей.

Но для того чтобы всплыть, подводникам надо еще суметь покинуть

подводную лодку. А вот этого находившиеся в 9-м отсеке сделать и не смогли. Все их многочисленные попытки открыть АСЛ снизу успехом не увенчались. Подводники столкнулись с той же проблемой, что и пилоты спасательных подводных снарядов, пытавшиеся присосаться к зеркалу АСЛ. Что-то произошло с аварийно-спасательным люком, но что?

До настоящего момента точная причина несрабатывания АСЛ так и не выяснена до конца. Существует мнение, что присосаться спасательным снарядам было невозможно из-за треснувшего зеркала. Однако многие специалисты в это не верят. Треснувшее зеркало могло помешать присосаться подводному снаряду, но оно ни в коей мере не могло служить помехой для выхода людей из подводной лодки. «Сталь, из которой изготовлено зеркало, — говорят эксперты, — не могла треснуть, а потому, скорее всего, стакан АСЛ, который жестко соединяет легкий и прочный корпуса лодки, просто „повело“ (перекосило) в результате взрыва». Именно поэтому снаряды не могли присосаться, а люди — выбраться. Открыть верхнюю крышку удалось только водолазам с помощью специально изготовленных ключей.

Невозможность самостоятельно выйти на поверхность, конечно же, осложнила и без того достаточно тяжелое положение 23 человек, находящихся в 9-м отсеке. Но потеряно было далеко не все! Скорее всего, именно к этому времени относятся написанные Дмитрием Колесниковым слова: «Не надо отчаиваться!» Когда текст записки прозвучал впервые, у многих сложилось впечатление, что эта фраза обращена к родным и близким, что это призыв сохранять присутствие духа после получения трагического известия. Однако теперь более вероятным представляется, что в этих трех словах командир турбинной группы выразил свое собственное состояние: да, выйти из лодки нам не удалось, но остается надежда на то, что нас найдут и спасут, а потому не надо отчаиваться, надо бороться за жизнь, надо выиграть время! То же самое он, по-видимому, говорил и собравшимся в отсеке товарищам.

И капитан-лейтенант Колесников, и остальные подводники прекрасно понимали, что, после того как лодка не вышла на связь, по флоту уже объявлена тревога и их ищут. А потому теперь надо было всеми силами бороться за живучесть отсека, за сохранение собственной жизни и ждать, ждать, ждать. То, что после 15 часов Дмитрий Колесников пишет уже в темноте, тоже говорит в пользу этой версии. Сколько времени придется находиться в отсеке, не мог сказать никто, а потому надо было экономить батареи аварийных фонарей.

Вспомните теперь многочисленные заявления руководителей флота о

расчетном времени, которое могли находиться в 9-м отсеке подводники. Чаще всего фигурировал срок в 10 суток. Сегодняшний анализ ситуации в 9-м отсеке подтверждает это: они могли и готовы были продержаться эти самые 10 суток. Однако этого не произошло. Почему? Потому, что случилось нечто страшное, что разом перечеркнуло надежды миллионов людей. Теперь мы вплотную подошли к тайне 9-го отсека.

Когда врачи приступили к обследованию извлеченных водолазами тел, им сразу же бросилось в глаза, что подводников можно по внешнему виду разделить на две категории. В первую категорию вошли те, чьи тела были совершенно не повреждены. Все они были абсолютно опознаваемы и узнаваемы. Лица и руки имели при этом характерный красноватый оттенок, что бывает обычно при отравлении угарным газом. При нажатии на грудь, слышалось характерное похрустывание — это так называемое явление крепитации. Присутствовали и подкожные эмфиземы, явные признаки того, что человек жил и погиб в атмосфере с повышенным давлением и его организм успел насытиться азотом. Из носа выделялась пенообразная жидкость, что тоже говорило о длительном нахождении под повышенным давлением. Таких тел было подавляющее большинство. По мнению врачей, смерть этих подводников могла наступить в районе 19–20 часов 12 августа.

Вторую категорию составляли тела, подвергнутые термическим и химическим ожогам. Таких тел было, по меньшей мере, три. У одного из подводников буквально стесано все лицо, на костях черепа — только остатки мышц. У другого полностью отсутствовала брюшная стенка, внутренние органы, однако, целы. От пожара так сгореть люди не могли. Налицо явное сожжение щелочью, причем воздействие было очень интенсивным и кратковременным.

Так что же все таки случилось в районе 19 часов вечера 12 августа в 9-м отсеке? А произошло, скорее всего, следующее.

К вечеру в отсеке стало ощущаться кислородное голодание и было решено зарядить РДУ свежими пластинами регенерации. Эту операцию поручено было выполнить трем подводникам. Они подошли к РДУ, имея при себе банку с пластинами регенерации, и начали ее перезаряжать. В этот-то момент и произошло непоправимое. Кто-то из трех уронил пластины регенерации, а возможно, и всю банку в воду, перемешанную с маслом. Почему так случилось, можно только предполагать. Возможно, сказалась усталость предыдущих часов, теснота и недостаток освещения. Возможно, что пластины и не роняли, а просто с подволока капнула вода или масло. Как бы то ни было, раздался взрыв...

По характеру ожога можно предположить, что в последний момент

один из подводников пытался накрыть собой упавшую банку с регенерацией и принять всю силу взрыва на себя. Однако даже этот отчаянный смертельный бросок ничто уже не мог изменить... Находившиеся рядом с РДУ люди погибли почти мгновенно. Остальные жили немногим дольше. Взрыв сразу же выжег весь кислород в отсеке, выделив огромное количество угарного газа. Никто не ожидал взрыва, и подводники находились без дыхательных аппаратов, которые вполне обоснованно берегли на случай выхода из подводной лодки. А потому всем им было достаточно одного-двух вдохов угарного газа, чтобы потерять сознание. Это был конец. Люди молча падали в воду, чтобы уже никогда из нее не подняться. Все произошло так стремительно, что вряд ли кто-то из находившихся в 9-м отсеке смог до конца осознать, что же с ними случилось.

Большого пожара, однако, не произошло. Взрыв мгновенно выжег весь кислород, и гореть больше было просто нечему. Понемногу в отсек продолжала фильтроваться вода, и к моменту открытия АСЛ норвежцами он был уже полностью затоплен, исключая лишь небольшую воздушную подушку у подволока с содержанием кислорода в 7 процентов. Люди, как известно, могут дышать при минимуме в 12 процентов, после чего теряют сознание. 7 процентов — это и есть результат интенсивного горения или взрыва. Люди до столь низкой концентрации кислорода никогда «выдышать» воздух не могут.

Узнав о тайне 9-го отсека, я, честно говоря, несколько дней не мог прийти в себя. Было безумно обидно, что нелепая случайность в одно мгновение унесла 23 молодые жизни, что спасательная операция, имевшая все шансы на успех, завершилась ничем. Если бы можно было повернуть вспять время и хоть что-то изменить в прошлом! Хотя бы один раз! Хотя бы чуть-чуть! Увы, ничего подобного нам не дано. Время безжалостно идет вперед, а прошлое не признает сослагательного наклонения. И все же склоним еще раз головы перед подвигом узников 9-го отсека, тех, кто до последнего вдоха стоял на своем боевом посту и принял смерть, когда спасение, казалось, было уже совсем рядом.

Девятый отсек — ты был последней надеждой для России., ты же стал крушением ее последних надежд. Порой мне кажется, что сегодня мы все узники девятого отсека и из последних сил удерживаем там свой последней рубеж. Выдюжим ли? Устоим ли? Поднимемся ли с колен? Господи! Дай нам только веру в себя, а остальное мы осилим сами!

Глава пятая

ГОРЬКИЕ УРОКИ «КУРСКА»

Пока избитые штормом корабли возвращаются к своим причалам, попробуем осмыслить происшедшее. Итог, увы, в целом неутешительный, ибо, несмотря на высочайший профессионализм спасателей, никого из подводников спасти так и не удалось. Что произошло на «Курске» и могли ли вообще что-либо сделать спасатели, стало ясно гораздо позднее, во время водолазной операции в октябре — ноябре, пока же можно было говорить лишь о возможных внешних причинах. Вот основные «почему», которые в те дни задавала вся страна:

Почему подводные аппараты не смогли присосаться к аварийно-спасательному люку?

Почему на Северном флоте не оказалось своих глубоководных водолазов и нам пришлось прибегать к помощи норвежцев и каково в связи с этим вообще состояние на сегодня аварийно-спасательных сил ВМФ?

Итак, почему подводным аппаратам так и не удалось присосаться к аварийно-спасательному люку, несмотря на то, что они предприняли для этого 13 отчаянных попыток?

Специалисты отмечают, что ни в одном случае манометр давления в момент присоса не показывал изменений давления. Это могло быть вызвано лишь двумя причинами:

— негерметичностью выгородки комингс-площадки из-за механических повреждений в результате аварии;

— конструктивными недостатками аварийно-спасательного люка.

Что касается повреждения АСЛ, то, как было установлено позднее, оно на самом деле имело место, однако весьма существенными оказались и конструктивные недостатки АСЛ и аварийного оборудования «Курска» в целом. Вот основные из них.

1. Резиновое уплотнение нижней крышки люка конструктивно рассчитано на предельно допустимое давление из отсека не более 2 кг/см кв. Резиновое уплотнение верхней крышки люка конструктивно рассчитано на избыточное давление из шахты спасательного люка не более 6 кг/см кв. Что это значит? А значит следующее: при посадке подводного аппарата на комингс-площадку и создании в камере присоса разряжения с пониженным давлением относительно забортного возможно протекание забортной воды из затопленного 9-го отсека в шахту спасательного люка и из него в камеру

присоса подводного аппарата. Такая конструкция АСЛ делает практически невозможным спасение подводников при повышении давления в отсеках подводной лодки выше указанных величин.

В отличие от подводных лодок предыдущих проектов, где имеются два аварийно-спасательных люка (в носовой и кормовой частях), на «Курске» имеется только один кормовой аварийно-спасательный люк.

Кормовой аварийно-спасательный люк расположен очень близко от кормовых стабилизаторов (всего в трех метрах), что весьма осложняло работу подводных аппаратов на «Курске».

В эпроновских выгородках отсутствует арматура для вентиляции отсеков аварийной подводной лодки, что резко ограничивает возможности спасателей по поддержанию жизни личного состава аварийной лодки.

Количество и расположение штоковых устройств не обеспечивают подъем носовой или кормовой оконечности при затоплении трех и более отсеков. При проектировании кем-то почему-то было решено, что затопление более двух отсеков на лодке просто невозможно.

Все основные выходы подводной лодки почему-то сосредоточены в ее носовой части: шесть торпедных аппаратов, торпедопогрузочный люк, всплывающая спасательная камера (ВСК). В кормовой же части лодки имеется только один аварийно-спасательный люк (АСЛ), в случае повреждения которого подводники автоматически обрекаются на гибель, что, в общем-то, и случилось.

7. Техническое несовершенство всплывающей спасательной камеры.

Приведение камеры в готовность к отрыву от корпуса лодки предполагает большое количество манипуляций и наряду с отсутствием единого пульта управления резко усложняет возможность ее всплытия. При значительном волнении моря ВСК быстро затопляется через открытый верхний люк, и весь находящийся в ней личный состав гибнет, что и произошло в 1989 году на атомной подводной лодке «Комсомолец». А потому наличие на борту подводной лодки ВСК совершенно не является гарантией от гибели личного состава.

Спасательная гидроакустическая станция МГС-30 имеет ресурс работы всего 200 часов, тогда как ее американский аналог AN/BQN-13A — около 600 часов. В случае с «Курском» спасатели успели обнаружить подводную лодку за время, намного меньшее ресурса МГС-30, но ведь все могло быть и иначе...

Специалисты ВМФ уже давно ставят перед конструкторами задачу: создать зоны спасения, при которых прочный корпус подводной лодки будет разделен на два модуля с прочно корпусной межотсечной переборкой,

над ней — ВСК, в которую будут вести два люка, по одному из каждого модуля. Ныне это уже предусмотрено на лодках более современных проектов.

Вопросы, касающиеся конструктивных недостатков спасательного комплекса «Курска», необходимо отнести прежде всего к конструкторскому бюро «Рубин» во главе с его многолетним бессменным руководителем академиком И. Спасским. В свое время, после гибели атомной подводной лодки «Комсомолец», в адрес КБ «Рубин» было высказано немало нареканий со стороны ВМФ, однако тогда, похоже, никаких выводов сделано не было. Что будет сейчас, увидим.

Что касается второго вопроса *об отсутствии на Северном флоте водолазов-глубоководников*, а в связи с этим и вообще о состоянии на сегодняшний день российских аварийно-спасательных сил, то, чтобы ответить на него, надо вспомнить события большой давности.

Наверное многим знакома волнующая слух и воображение загадочная аббревиатура ЭПРОН (экспедиция подводных работ особого назначения). Перед глазами сразу встает тонущий у крымских берегов знаменитый английский фрегат «Черный Принц», чьи трюмы были якобы доверху заполнены золотом, и плечистые богатыри в медных шлемах — водолазы, уходившие в темную глубину, чтобы вернуть несметные сокровища молодой Республике Советов. ЭПРОН был создан органами ВЧК под непосредственным руководством самого Ф. Дзержинского еще в далеком 1923 году. Работая на всех морях и реках страны, эпроновцы подняли и ввели в строй сотни и сотни затопленных в годы гражданской войны кораблей и судов. Отличились эпроновцы и во время Великой Отечественной, проводя уникальные спасательные работы под огнем противника. Затем ЭПРОН был преобразован в аварийно-спасательную службу (АСС) и много лет успешно трудился под началом знаменитого контр-адмирала Николая Чикера. То было время расцвета АСС, вошедшее историю как «эра Чикера». Ныне бывший ЭПРОН и АСС именуется УПАСР и выполняет те же функции — от спасения кораблей и судов до их подъема.

К 1990 году только на Северном флоте насчитывалось 60 водолазов-глубоководников, из которых 11 были офицерами. Тогда же в состав Северного флота входило 4 спасательных судна с глубоководными водолазными комплексами (ГВК), способными обеспечивать работу водолазов до глубины 200 метров и до 250 метров при использовании метода насыщенных погружений. Кроме этого в составе флота имелась спасательная подводная лодка проекта 940 БС-257 с двумя подводным

аппаратами АС-16, АС-18 и ГВК. В 1981 году лодка этого проекта доказала свою высокую эффективность при спасении экипажа подводной лодки С-178 Тихоокеанского флота.

Однако последующие события в стране, приведшие к обвальному сокращению флота, отсутствие средств на финансирование сказались и на состоянии УПАСР. Так, за период с 1990 по 1996 год из состава флота были выведены все спасательные суда с ГВК из-за окончания установленных сроков службы и в связи с отсутствием средств на поддержание их технической готовности.

На рубеже 90-х на Николаевских верфях готовился вступить в строй спасатель нового, третьего поколения «Аюдаг». В 1992 году готовность его корпуса составляла уже 75 процентов, а поставки оборудования, в том числе и новейшего спасательного, были выполнены на все 100. Однако в 1993 году из-за нехватки средств правительство России наотрез отказалась «выкупать» этот корабль, после чего украинские корабелы отправили его на... металлолом! В 1992 году также из-за отсутствия средств было списано на металлолом вполне современное спасательное судно «Владимир Трефолев», обеспеченное декомпрессионной камерой со всеми системами жизнеобеспечения и предназначенное для проведения глубоководных водолазных спусков до 300 метров. Это уникальное судно могло использоваться также и для оказания помощи экипажам затонувших подводных лодок. В 1990 году была поставлена в ремонт и спасательная подводная лодка БС-257. Затянувшийся ремонт, опять же из-за отсутствия денег, обернулся ее медленной смертью в 1996 году, когда бывший Главком ВМФ адмирал флота Ф. Громов одним росчерком пера отправил ее на слом. Вместе с БС-257 были списаны и оба ее подводных аппарата. Ныне остатки уникальной спасательной лодки, которая так бы пригодилась при спасательных работах на «Курске», ржавеют на берегу моря в каких-то 80 километрах от места разыгравшейся трагедии.

Если можно было бы повернуть время назад, скольких ошибок и жертв удалось бы избежать! Но этого людям не дано, и за ошибки, совершенные вчера, сегодня приходится платить слишком большую цену. Вывод из состава флота устаревших кораблей и судов — дело в общем-то вполне нормальное, но только тогда, когда им есть соответствующая замена. В данном же случае заменять было не на что. Некоторое время Северный флот еще кое-как перебивался, договариваясь о проведении тех или иных работ с глубоководниками мурманской компании АМНГР, у которой имелось несколько вполне современных спасательных судов с ГВК, работающих до 300 метров, но вскоре были демонтированы и они. Вначале

спасатель-глубоководник «Михаил Мирчинк», затем «Валентин Шашин» и «Виктор Муров» были один за другим проданы за границу. Дело в том, что государство полностью прекратило финансирование мощнейшей в бывшем СССР водолазной базы в Мурманске.

Так весь северный регион остался без водолазов-глубоководников. Кого в том винить? Командующего Северным флотом? Но кто, как не он, обивал пороги «высоких» кабинетов, безуспешно прося деньги на поддержание боеготовности своих кораблей. Нынешнего главкома? Но кто, как не он, делает сегодня все от него зависящее, чтобы сохранить хотя бы то, что осталось от рьяного «реформирования» флота. Что же касается бывших руководителей, то они, увы, давно на пенсии, а потому недостижимы. Круг замкнулся...

Справедливости ради, необходимо сказать и о другом. 12 октября 2000 года газета «Лос-Анджелес тайме» опубликовала материал о глубоководном спасательном аппарате ВМС США «Авалон», вызвавший самую настоящую сенсацию в Америке: «Когда аппарат был построен (в годы президента Никсона), его называли технологическим чудом и сравнивали с космическим кораблем „Аполлон“. Год назад бюджетное управление ВМС США решило, что содержание „Авалона“ обходится слишком дорого и что сам он слишком стар. Аппарат было решено списать, однако потеря российской подводной лодки „Курск“ заставила пересмотреть эти планы. Таких аппаратов у американского военного ведомства всего два, и командование сочло, что сейчас неподходящее время отказываться от них, поскольку американские подводники могут оказаться точно в таком же положении, что и российские». Из этого можно сделать вывод о том, что состояние спасательных судов сегодня — общая беда всех военно-морских флотов.

Аварийно-спасательная служба российского флота потеряла за годы «реформ» не только корабли и технику. За постсоветское десятилетие флот покинули и тысячи профессионалов. Безденежье и нищета заставляли даже самых опытных специалистов искать средства для существования своих семей. Можно ли винить их за это?

На сегодняшний день на Северном флоте осталось лишь два спасательных судна — носителя подводных аппаратов. Первое из них, «Георгий Титов», уже 18 лет не ремонтировалось и по своему техническому состоянию вот уже шесть лет как выведено в резерв. Что ждет его впереди, догадаться несложно. Второе судно, «Михаил Рудницкий», живо еще каким-то чудом благодаря инициативе спасателей Черноморского и Северного флотов. В апреле 2000 года

отремонтированный ими за счет внебюджетных средств «Михаил Рудницкий» вошел в состав сил постоянной готовности. Страшно даже представить, каково было бы спасателям, если бы этого не произошло...

Вот уже несколько лет моряки просят передать им опытный экземпляр спасательного самолета-амфибии «Альбатрос». После трагедии в 1989 году атомной подводной лодки «Комсомолец» зашла речь о том, что если бы помощь пришла быстрее, то многие из подводников остались бы живы. Именно тогда был разработан и успешно испытан «Альбатрос». О нем первое время много писали. Все радовались, что теперь-то мы извлекли уроки из происшедшей трагедии и ничего подобного у нас уже не повторится, теперь-то к месту аварии можно будет подскочить за считанные минуты! Увы, все то же сокращение ассигнований на флот и «реформирование» не позволили развернуть серийный выпуск этого, безусловно, нужного самолета. Но один-то «Альбатрос» у нас есть! Да, есть, но вот уже сколько лет он бесполезно ржавеет на заводе КБ имени Бериева в Таганроге. А ведь флоту, честно говоря, сегодня вполне хватило бы и одного исправного «Альбатроса». Говорят, правда, что самолет так и не доведен до конца и не может проводить спасательные работы при волнении в несколько баллов. Но, может, это все же лучше, чем совсем ничего? Так почему бы не передать морякам хотя бы этот единственный экземпляр? Уж они, поверьте мне, нашли бы ему достойное применение!

Пока в штабах подводили итоги спасательной операции, в далеком Видяеве по прежнему царили горе и слезы.

Глава шестая

ГЛАВКОМ

Говоря о гибели новейшего атомного ракетного крейсера, нельзя не затронуть и тему ответственности высоких должностных лиц за эту трагедию. Первым и главным виновником многие ретивые представители масс-медиа сразу же назначили Главнокомандующего ВМФ. Ему тут же припомнили и недавнюю защиту докторской диссертации, и выступления о необходимости возрождения морской мощи страны.

Слов нет, раз главком — единоличный начальник флота, с него первого и спрос за состояние флотских дел. Кстати, адмирал флота Владимир Куроедов не раз и не два публично заявлял, что ответственность с себя за случившееся не снимает. Он уже подавал рапорт об отставке, который так и не был принят президентом.

Однако не надо быть профессиональным юристом, чтобы понять простую истину: назвать виновников трагедии и определить степень вины каждого из них станет возможно лишь после того, как точно и однозначно будет дан ответ на вопрос: что же все-таки произошло с «Курском»? При этом по большому счету необходимо будет дать ответы и на более глобальные вопросы: кто виновен в обвальном сокращении корабельного состава? Кто виновен в потере нами первоклассных военно-морских баз на Черном и Балтийском морях, в обнищании офицеров и мичманов, в том, что моряки годами не выходят в океан? По чьему недомыслию или, наоборот, злему умыслу доведен до сегодняшнего плачевного состояния еще недавно один из величайших флотов в мире? Если уж спрашивать по-настоящему, так, может, все-таки начинать не с главкома?

Что касается его самого, то он честно служил Отечеству на восточных и западных морских рубежах. Имя его никогда не было запятнано какими бы то ни было махинациями и конъюнктурными поступками. Одно это, по нынешним временам, уже чего-то стоит! Невольно вспоминается фраза Владимира Куроедова во время нашего пребывания на «Регалии». Тогда, обращаясь к командующему Северным флотом, главком сказал:

— Что поделать, если на нашу долю пришло время всеобщего развала! Но времена не выбирают, надо работать!

А говоря о персональной ответственности главкома за потерю ракетного крейсера, уместно будет вспомнить нашу флотскую историю и провести некоторые аналогии.

Сегодня мало кто знает, что выдающийся отечественный адмирал-гидрограф XVIII века Алексей Нагаев, командуя кораблями, дважды терял их на камнях и в обоих случаях был оправдан судом. Уже будучи знаменитым полярным исследователем, потерял новейший линейный корабль Харитон Лаптев. В 1787 году, в бытность младшим флагманом Черноморского флота Федора Ушакова, весь флот едва не погиб во время первого же боевого выхода в море в шторм, надолго утратив свою боеспособность. И это в самом начале войны! При адмирале Михаиле Лазареве в Новороссийской бухте погиб от шторма одновременно целый отряд кораблей. При командовании вице-адмиралом Александром Колчаком Черноморским флотом в 1916 году прямо в бухте взорвался и перевернулся новейший линкор-дредноут «Императрица Мария». Однако это не помешало всем этим флотоводцам стать выдающимися деятелями своей эпохи и свершить немало славных дел на благо Отечества.

Но то, как говорится, «дела давно минувших дней», а вот примеры из нашего недавнего прошлого.

Когда Главнокомандующим ВМФ был адмирал флота Советского Союза Н. Кузнецов, в Севастополе взорвался и погиб, унеся более шести сотен жизней, линкор «Новороссийск». За это Кузнецова, как известно, отправили в отставку. Однако и сегодня все без исключения военные моряки считают такое наказание незаслуженным и воспринимают его как оскорбление, нанесенное всему ВМФ. К слову сказать, в 1950 году, когда тот же Кузнецов командовал Тихоокеанским флотом, у него прямо в базе при разгрузке боезапаса взорвался минный заградитель «Ворошиловск». Спустя несколько месяцев Николай Герасимович, несмотря на это, был восстановлен в должности морского министра, что никого не удивило.

Терял корабли наш флот и за 30 лет руководства им адмиралом флота Советского Союза Сергеем Горшковым. Но разве это перечеркивает другие его заслуги?

Уже в бытность главкомом адмирала флота Владимира Чернавина были потеряны один за другим два атомохода: К-219 и «Комсомолец». Что касается «Комсомольца», то погиб он во время командования Северным флотом адмирала Феликса Громова, который спустя каких-то три года также стал главкомом...

Да, существует ответственность высоких должностных лиц за положение дел в их ведомствах, особенно если вопрос стоит о человеческих жизнях. Но при этом в каждом конкретном случае необходим взвешенный и объективный подход. Отправить в отставку одного или нескольких адмиралов — дело нехитрое, вопрос в другом: где потом взять

столь же опытных и подготовленных? Ведь чтобы вырастить командующего флотом, нужно не одно десятилетие.

...Из Североморска в Москву мы возвращались самолетом вместе с главнокомандующим военно-морским флотом адмиралом Владимиром Куроедовым. Почти сразу же после взлета Владимир Иванович пригласил несколько человек к себе в салон, и мы проговорили все время перелета. Суммировав тот наш «воздушный» разговор, я представляю его читателю в виде монолога главкома. На мой взгляд, тема была весьма важной, а позиция главнокомандующего — предельно честной и откровенной, а потому было бы обидно, если бы тот наш разговор канул в Лету. Итак, о чем же говорил адмирал флота Владимир Куроедов в салоне Ан-74 после нелегкой командировки на Север?

— Трагедия «Курска» является не только флотской трагедией, но и трагедией национального масштаба. Всенародное горе показало, сколь любим в Отечестве наш военно-морской флот, как остро переживают случившееся миллионы и миллионы людей. После трагедии «Курска» мы все стали немного другими, более внимательными друг к другу, сострадательными. «Курск» показал, что наше общество горячо переживает за сегодняшнее и завтрашнее флота. Люди откликнулись на беду. Только в мой адрес пришли сотни и сотни предложений по подъему подводной лодки. Все их мы рассмотрели самым внимательным образом. Вся Россия собирала средства вдовам и сиротам. Это ли не показатель всенародной поддержки моряков и их семей?

На мой взгляд, сегодня самое главное, чтобы трагедия, подобная «Курску» никогда больше не повторилась. Слишком большая цена заплачена. В этом я вижу задачу всего руководящего состава ВМФ и в первую очередь свою. Увы, я должен признать, что несмотря на то, что мы в послевоенное время теряем уже шестую лодку и погибло более четырехсот подводников, уроки из этого мы извлекали далеко не всегда. При этом по свежим следам обычно создавалось множество правильных приказов, на флоты отправлялись многочисленные инспекции и проверки, писались тонны бумаг, но проходило какое-то время, и все возвращалось на круги своя. А потому я категорически против сиюминутной директивной кампании. Необходима многолетняя напряженная работа. В «Курске» сфокусировались все наши сегодняшние беды и проблемы. Я вообще считаю, что учиться на одних трагедиях — преступно, слишком дорогая цена. Надо учиться, прежде всего, на профессионализме. Именно профессионализм во всем и должен стать основой всей нашей деятельности.

Что касается «Курска», то сейчас нам необходимо осмыслить происшедшее, кропотливо и целеустремленно трудиться над искоренением всех предпосылок происшедшей трагедии. Прежде всего мы во что бы то ни стало выясним причину катастрофы и установим истинного ее виновника. Что касается конкретных уроков, то нам необходимо посмотреть, все ли у нас сегодня обстоит нормально с живучестью подводного флота, не пора ли внедрять в этом направлении новые технологии? Почему при нашем запасе плавучести в тридцать процентов, а у американцев — в двенадцать при подводном столкновении гибнут именно наши лодки? Почему во всплывающей камере оператор, для того чтобы оторвать ее от корпуса при аварийном всплытии, должен проделать как минимум десять операций, причем для этого ему надо облазить всю камеру. Почему не сделать так, чтобы под рукой был пульт. Нажал три-четыре кнопки, и все. Ведь нажать кнопки можно успеть в самой критической ситуации, а значит — и спасти людей. Давно пора обеспечить наши аварийные буи неким аналогом авиационного «черного ящика». Для этого сегодня есть все: и талантливые ученые, и самые передовые технологии. Нет порой только творчества мысли у заказчика, то есть у нас, не хватает денег. Не промышленность, а мы должны диктовать правила игры.

Нам необходимо стать ближе к кораблям и корабельному составу. Как показывает жизнь, многие проблемы лучше видятся именно с корабельной палубы, чем из московских кабинетов. Мы должны обратить более пристальное внимание на наши военно-морские институты. Именно там создается будущее флота. Мы, наконец, должны вообще повернуться лицом к людям, к их проблемам и нуждам. Самое главное на флоте — это люди, а потому мы обязаны сделать все, чтобы максимально обезопасить их службу. Мы должны беречь наших мальчишек, чтобы не было потом больно смотреть в глаза их матерям и женам. То, что я говорю, вовсе не красивые слова, а веление времени. Мы слишком долго ставили во главу угла «железо», когда надо было заботиться о людях. Будет обеспечена безопасность людей, будет в безопасности и техника...

Бортмеханик заварил чай и, разлив его по чашкам, раздал присутствующим. А потому теперь, при попадании в воздушные ямы, ложки отчаянно позвякивали в фарфоровых чашках. Сидя в углу дивана, я едва успевал записывать за главнокомандующем.

— Так уж сложилось на нашем флоте исторически, что мы всегда имели современные корабли и хорошие экипажи, но самую примитивную инфраструктуру. Все то, что мы пожинаем сегодня, закладывалось многие и

многие годы. Плоды былого «недосмотра» обнажились сегодня повсеместно. А потому надо не искать виноватых, которых уже не найти, не заниматься болтовней, а засучив рукава исправлять положение дел.

Как сегодня живут наши моряки, наши подводники? Будучи у Лячиных, я увидел, как в холод обогревается семья лучшего из командиров нашего флота: в отдельную батарею наливают воду и опускают включенный в розетку тэн. Можно ли так жить? Да и вообще, можно ли назвать такое существование жизнью? Ведь это наши семьи, наши жены и дети! Поразительно, но даже в этих условиях люди не зацикливаются только на бытовых трудностях. В том же Видяеве, к примеру, действует прекрасный детский танцевальный ансамбль, которому могут позавидовать и в столице. «Курск» показал, что подавляющая часть молодых офицеров и мичманов в экипаже были детьми тех, кто прошел нелегкую службу в отдаленных гарнизонах. Флот жив семейными династиями! Сегодняшние видяевские мальчишки — это наши завтрашние командиры кораблей. Неужели они всю жизнь будут вынуждены жить в таких экстремальных условиях? Именно поэтому сегодня нам надо как никогда ранее заниматься бытом, причем в самых экстремальных условиях отсутствия денег. Задача сверхсложная, но все же, я думаю, решаемая. Мы будем делать все, чтобы улучшить быт тех, кто несет нелегкую службу в удаленных гарнизонах. Порукой тому наша офицерская честь, поддержка и понимание со стороны правительства и лично президента.

Одна из важнейших наших проблем — это проблема «выращивания» высокопрофессиональных кадров. В самом деле, почему Геннадий Лячин, прошедший блестящую боевую службу в Средиземном море и проявивший себя в ходе нее как прекрасный тактик, не оказался в Главном штабе ВМФ? Дело в том, что по устоявшейся традиции вот уже долгое время в центральный аппарат стремятся брать прежде всего тех, кто имеет жилье в Москве. Есть квартира — будешь в Москве, нет — не будешь. Причем даже те немногие, у кого есть возможность перевестись в столицу без жилья, становятся перед нелегкой дилеммой, как выжить с семьей в течение нескольких лет, пока подойдет очередь на жилье? Из-за этого многие перспективные, талантливые офицеры попросту отказываются от службы в ГШ ВМФ. В результате страдает дело. А потому мы изучаем и внедряем зачастую не передовой опыт, а позавчерашние разработки, плодим очередные никому не нужные бумаги. Кто проигрывает? Конечно же, флот! Я твердо убежден, что комплектовать ведущие управления мы должны сегодня, прежде всего, теми, кто сейчас ходит в океан. Именно они знают правду современной боевой деятельности, именно они держат руку на

пульсе флотских реалий. К сожалению, в жизни у нас зачастую получается наоборот. Отныне мы будем стремиться собирать в ведущие управления офицеров-профессионалов, невзирая на отсутствие прописки и квадратных метров в столице. Сегодня на рубеже нового века флоту нужны не столоначальники, а мыслители, не чиновники, а энтузиасты. Для службы в руководящих органах мы будем брать лучших из лучших. В следующем году мы обеспечим подавляющую часть офицеров ГШ ВМФ и центральных управлений жильем. Это поможет снять социальную напряженность и создать условия для прихода свежих, творческих сил. Разумеется, перспективным офицерам всегда найдется место и на флоте, однако мы должны думать и о том, кто будет завтра составлять основу основ главного мозгового центра ВМФ — его Главного штаба.

Еще одна проблема в связи с этим. Есть старая пословица, что в тылу всегда больше награжденных, чем на передовой. К сожалению, у нас это тоже есть. Мы далеко не всегда отличаем тех, кто сегодня идет в океан. Почему, к примеру, тот же Геннадий Лячин, прослуживший на подводных лодках не один десяток лет, прошедший четыре боевые службы, не имел до последних событий ни одной правительственной награды? Да и во всем экипаже «Курска» награды имели буквально два-три человека. Или новейший большой противолодочный корабль Северного флота «Адмирал Чабаненко», который сегодня непрерывно находится в море и является одним из лучших. Почему за пять лет ни один из членов его экипажа не был представлен к наградам? Да, мы не можем сегодня в полной мере оплатить труд нашего корабельного звена, но мы можем и должны отмечать их наградами, каким-то образом поощрять. Давным-давно пора поднимать престиж плавсостава не на словах, а на деле!

Да, «Курск» — это наша большая беда, но ни «цусимского», ни какого-либо другого синдрома у нас нет и не будет! Скорее, наоборот, беда подхлестнула всех, заставила собраться с духом и силами. Со всех флотов просят одно и то же: когда в море? Люди несмотря ни на что хотят плавать. Так уж устроен русский человек, что в тяжелую годину он только крепнет духом. Возможно, кто-то рассчитывал в связи с «Курском» именно на «цусимский» синдром, но он, увы, просчитался. Сегодня флот, наоборот, как никогда горит желанием вырваться на океанские просторы. Будучи в Видяеве, я побывал на АПРК «Воронеж». Весь экипаж начиная с командира и кончая самым молодым матросом рвется в море. Комдив Кузнецов мне только один вопрос при встрече задал: когда ему разрешат выход? И это после такой трагедии! Где еще есть такие офицеры и матросы? А жены наших подводников? Я поражаюсь мужеству Ирины

Лячиной. Она в прямом смысле заступила на командирскую вахту вместо мужа. Сто восемнадцать семей держит в руках. Все на нее надеются, ей верят, за ней идут. Жены наших моряков — это наш надежный тыл, они так же, как и их мужья, служат Родине.

Мы были едины в постигшей нас беде, мы и впредь будем едины во всем, что касается будущего нашего флота. Мы должны быть в океане и мы там обязательно будем! Сегодня мы смотрим только вперед, готовим новую кораблестроительную программу, которая станет воплощением последних достижений отечественной науки и техники. Готовим кадры для нашего будущего ВМФ. Я верю в наш флот, в наших людей!

Самолет заходил на посадку. Сквозь стекло иллюминатора вдалеке была видна сверкающая тысячами огней Москва. Резким ударом вышли шасси. Еще минута, другая, и самолет уже бежит по бетонке Астафьевского аэродрома...

Что ж, прав Владимир Иванович Куроедов: «Курск» — это не только наша боль, но и наш — от главнокомандующего до самого молодого матроса — общий тяжелый урок. А потому сейчас надо сжать зубы и не опускать рук. Только так мы превозможем! Только так мы выстоим! И только так мы осилим!

Глава седьмая

ПИР ВО ВРЕМЯ ЧУМЫ

Трагедия с «Курском» подняла столько грязи и нечистот со дна нашего общественного бытия, что порой поражаешься: разве могут нормальные люди устраивать столь циничные игрища на человеческом горе?

Едва стало известно о катастрофе подводной лодки, в эфире началась самая настоящая вакханалия. Увы, о самих погибших подводниках не слишком-то много говорили, зато каждый стремился извлечь для себя максимальную пользу из случившегося. Политики с жаром обличали друг друга, припоминали старые обиды, обвиняя всех, кроме себя, в происшедшем, давая многозначительные, но совершенно никчемные советы. Люди бизнеса, поняв, что дело пахнет хорошими деньгами, сразу начали проводить громкие акции и организовывать всевозможные фонды. Но особенно неистовствовала пресса. Понятно, что профессия журналиста предполагает уже по самой своей сути известную любознательность, умение первым добыть сенсационный материал, проникнуть туда, куда еще никто никогда не проникал, и тем самым утереть нос конкурентам. Знаю, о чем говорю, ибо в течение пяти лет был заместителем начальника пресс-центра ВМФ и успел насмотреться всякого. Но, признаюсь, то, что творила пресса вокруг «Курска», я наблюдал впервые.

Безусловно, любая трагедия национального масштаба всегда вызывала и будет вызывать повышенное внимание СМИ. Но при этом должны соблюдаться такие основополагающие принципы профессии журналиста, как гуманность в отношении родственников людей, попавших в беду, и компетентность (я уж не говорю о профессионализме!) в той теме, о которой идет речь. Увы, все это в случае с «Курском» было отброшено в сторону и начался невиданный шабаш.

Прежде всего, не стоит удивляться, что гибель «Курска» вызвала настоящую бурю восторга в западной прессе. Погибших там, впрочем, иногда для вида жалели, но в целом тон иностранных газет и телепередач был достаточно злорадным. Примеры? Пожалуйста!

Вот несколько цитат из статей голландского журналиста Питера ван дер Слоота, работающего в Москве:

«У русских подводников с „Курска“ была вольготная, привилегированная житуха (?)...» «Жители Курска снабжали

своих лучших сыновей каждые 3 месяца вагонами мяса, сигарет, колбасы, шоколада и теплых носков...» «Они, наверно, там уже все передрались...»

Некая Катрин Шперр (газета «Ди Вельт») в статье «О цене человеческой жизни» сначала долго рассуждает о судьбе абстрактного российского моряка, а потом вдруг ни с того ни с сего возвращается к временам СССР и начинает громить коммунистическую систему.

Судьба российских подводников Запад не слишком интересовала, зато интересовало другое: возможные политические и экономические потрясения, которые могли бы возникнуть в России в связи с «Курском». Кроме того, началась еще более масштабная кампания с целью доказать всему миру на примере «Курска», что Россия не может иметь ядерного оружия и атомного подводного флота.

Журналист Джон Грей со статьей, названной весьма многозначительно «Закат России» («Гардиан»): «Что общего имеет судьба российских подводников с судьбой сибирского тигра?...Разваливающееся российское государство не может ничего сделать, чтобы спасти „Курск“; не способно оно и предотвратить грядущие, еще более серьезные катастрофы. В неудовлетворительном состоянии находятся российские ядерные средства, что таит страшную опасность для России и всего мира...»

Некто Гвин Принс, статья «Катастрофа вполне возможна» (все та же «Гардиан»). Суть статьи в нагнетании страха вокруг псевдоэкологической катастрофы на Кольском полуострове и почти открытом требовании скорейшего уничтожения атомного подводного флота России. Не можете содержать — ломайте, а деньги на уничтожение флота мы вам дадим, не переживайте! Вот так!

А вот еще одна «сенсационная» статья — некого Гисберта Мрозека из «Берлинер цайтунг» с весьма интригующем названием «Лицензия на молчание». Останавливаюсь на этой статье подробнее, потому что, на мой взгляд, она представляет собой наиболее типичный образчик обмусоливания «курской» темы на Западе. Не имея возможности, да и желания приводить весь опус целиком, ограничусь лишь рядом цитат и некоторыми комментариями к ним.

«...Свидетелей отправляют в провинцию, водолазам запрещают говорить — так российские власти обходятся с теми, кто мог бы пролить хоть какой-то свет на обстоятельства трагедии в Баренцевом море. Никто не должен узнать, что же в

действительности произошло с „Курском“».

Интересно, что подразумевает автор под словом «провинция»? Если окраины России, то и Североморск и Видяево — как раз самая что ни на есть окраина. Куда уж дальше отправлять-то — не в ГУЛАГ же! Что касается водолазов, то в печати и на ТВ выступали как начальник УПАСР ВМФ Г. Верич, так и главный водолазный специалист ВМФ Алексей Пехов.

«...С момента катастрофы у российского руководства не было другой цели, кроме как скрывать правду. Это началось 12 августа. В этот день, как рассказывают пожелавшие остаться неназванными информированные источники, Главком ВМФ Куроедов ожидал повышения по службе. Приказ уже якобы был подписан. Куроедов ждал подтверждения, и тут пришла новость о взрыве на „Курске“. Именно поэтому главком информировал всех неправильно и слишком поздно...»

Вообще-то, всем давно ясно, что главной целью российского руководства были все же спасательные работы. Это более чем очевидно. Кроме того, никакого повышения 12 августа ГК ВМФ не ждал хотя бы потому, что ни с одной из вышестоящих должностей в то время никто не уходил. О времени информирования президента и министра обороны о случившемся мы уже говорили с указанием конкретного времени. Там все было сделано вовремя. Ну а кто эти таинственные «информированные источники»? Откуда они? Хоть бы намекнул журналист. Однако читаем далее.

«...История катастрофы в Баренцевом море — это история лжи и подтасовок. Сначала военное руководство оказалось в полном смятении, потом общественности были представлены три версии, которые должны были снять ответственность с военного руководства. „Курск“ натолкнулся на немецкую мину времен Второй мировой войны, „Курск“ столкнулся с натовской подводной лодкой или же на его борту взорвалась торпеда... Только один подводник согласился говорить о „Курске“. Он пьет третью рюмку коньяка, не рассказывая ничего такого, что могло бы серьезно повредить репутации российского военно-морского командования... 21 августа начальник штаба СФ вице-адмирал Михаил Моцак приказал петербургским подводникам хранить

молчание...»

Насчет полного смятения я умолчу, ибо в первые дни руководству ВМФ было не до СМИ, оно занималось спасательными работами, а не болтовней на брифингах. Что касается версий, «снимающих ответственность», то любая из них, наоборот, эту ответственность подразумевает: если мина, то почему ее не вытралили, если столкновение с иностранной подводной лодкой, то почему она проникла в район учений, если внутренний взрыв, то каким было техническое состояние подводной лодки? Пьющего же третью рюмку коньяка и молчащего при этом подводника можно оставить на совести автора. Понять его обиду на собеседника, впрочем, можно: ушлый подводник и весь коньяк выпил, и нового ничего не сообщил... Надул, получается! Обидно! Непонятно и то, как и что мог начальник штаба СФ приказывать отставным офицерам. Они-то уж ему никак не подчиняются, так как, пребывая в отставке, получают законные пенсии и говорят, что хотят и где хотят. Приказывающий отставникам адмирал — это уже нечто из области фантастики даже для западного читателя! Однако пойдем дальше.

А дальше немецкая газета живописует, как «Курск» был утоплен ракетой с «Петра Великого» Эту страшную тайну журналистам поведал некий морской офицер Сергей Овчаренко, который видел якобы этот кошмар с мостика крейсера. Увы, такого офицера на «Петре Великом» никогда не было. Но «Берлинер цайтунг» пишет: «...В действительности несколько человек независимо друг от друга подтвердили, что такой офицер все же вполне реален... Но он больше ни для кого не достигаем...»

Вот это интрига! Может, неизвестного офицера-правдолюбца уже и жизни лишили или упекли куда-нибудь, иначе как понимать последнюю фразу? Но бог с ним, с этим невесть откуда появившемся и невесть куда канувшем дальнотормом офицере, далее нас ждут вещи еще более невероятные. Читаем:

«...В это же время военное командование собрало всех офицеров „Петра Великого“ в военно-морской академии Санкт-Петербурга. Там профессор Доценко, спичрайтер (?) адмирала Моцака, представил офицерам еще одну версию гибели российской подлодки: „Курск“ был потоплен торпедой, по ошибке выпущенной с американской подводной лодки „Мемфис“. Военнослужащие, в августе проходившие срочную службу на „Петре Великом“, в сентябре были досрочно уволены в

свои деревни. Остальные переведены на другие корабли Северного флота. Свидетели исчезли... Бывший командир „Курска“ Александр Лесков, переживший катастрофу на советской подводной лодке К-3, был категоричен: „Не было никакого столкновения с другой подводной лодкой... Причиной трагедии стал мощный удар внешнего происхождения, больше в настоящее время сказать нельзя...“ Но даже Лесков не сообщил о том, что 14 ноября командование снова собрало всех бывших подводников в Санкт-Петербурге, приказав офицерам хранить молчание до следующего лета... Итак, десятки журналистов ждут. Они уже видели клоунов и слонов, только вот водолазы все не появляются. Их выход пока откладывается».

Удивительно все же, для чего надо было снимать всех офицеров с атомного крейсера и везти их в Петербург слушать тамошнего профессора? Не дешевле было бы профессора привезти на крейсер? Не менее удивителен и тот факт, что все офицеры «Петра Великого» повышают свои знания в Питере, а их корабль в это время выходит то и дело в море. Кто же его водит, уж не те ли безвестные моряки, которых столь безжалостно сослали по деревням, во главе с неутомимым мифическим Овчаренко! Свидетели исчезли?! Куда? Им что, трудно дойти с соседнего корабля или приехать в поисках правды из своей деревни?

Еще более любопытна личность «бывшего командира» «Курска». Судя по возрасту и должности, он родной дедушка нашего Овчаренко. Как известно, авария на К-3 произошла в 1967 году. Даже если тогда таинственному А. Лескову было слегка за двадцать, то к моменту спуска на воду «Курска» он давным-давно разменял уже шестой десяток. В таком возрасте только на атомных лодках и плавать! Впечатляет и сам рассказ этого «дедушки российского подводного флота». «Дедушка» вроде бы и категоричен (как утверждает автор), но ничего при этом толком не говорит. Вообще-то за недолгую жизнь «Курска» на нем было всего два командира: первый — Виктор Николаевич Рожков и второй — Геннадий Петрович Лячин. Получается, корреспондента немецкой газеты кто-то опять надул с коньяком! Ну нельзя же дважды наступать на одни и те же грабли! Так никакого коньяка не наставишься!

Но и этот эпизод, в общем-то, мелочь в сравнении с тем, что повествует нам автор дальше. А дальше, если верить информации некоего журналиста Г. Мрозека, командование ВМФ России втайне от мировой общественности провело гигантскую общенациональную акцию —

экстренный сбор в Питере всех бывших моряков-подводников! Учитывая численность и продолжительность существования нашего подводного флота, их должно было съехаться туда со всех концов необъятной России никак не менее полутора миллиона человек! При этом каждого ветерана надо было привезти-отвезти, поить-кормить, и все ради того, чтобы этот самый ветеран при встрече с журналистами молчал до следующего лета. Потом пусть себе говорит, а пока надо помолчать! Что вообще может рассказать человек, уволившийся с флота несколько десятков лет назад и проживающий за тысячи верст от места трагедии! Ладно, пусть командование ВМФ все равно боится, что они поведают некую только им известную тайну о «Курске». Однако скажите мне, какой бюджет какой страны выдержит такие столь многочисленные сборища? А еще говорят, что мы плохо живем! Что же касается сравнения наших ребят-водолазов со слонами и клоунами, которым автор завершает свой опус, то за подобное хамство еще совсем недавно просто выводили к барьеру...

Но Запад есть Запад, здесь все понятно. Ничего другого и ожидать не следовало, ибо нет большей радости, чем горе у соседа. Обидно иное, то, что не лучшим образом повела себя и отечественная пресса.

Чего стоят издевательские заголовки некоторых газетных статей: «Как нам ввали», «Крах имперских иллюзий», «Почему молчал подводник Путин?» «Никакой спасательной операции нет!» «Трагедию „Курска“ спровоцировал синдром „Титаника“», «Маршал Сергеев похоронил экипаж лодки», «Спасать или делать вид?», «Как не спасают „Курск“», «„Курск“ могут спасти только погода и НАТО», «Деньги не пахнут? Скоро ли на кораблях, проводящих спасательную операцию, разместят рекламные щиты», «Подводников губят амбиции адмиралов» и так далее...

Что касается содержания этих статей, оно вообще вызывает оторопь, ибо дезинформация, вранье и циничность, а то и неприкрытая ненависть соседствуют в них с вопиющей безграмотностью. Вот выдержка из статьи «Никакой спасательной операции нет!», опубликованной в «Комсомольской правде». У статьи целых четыре автора. Я этому не удивляюсь — сочинить такую ахинею одному человеку явно не под силу.

«...Во время учений „Курск“ должен был запустить баллистическую ракету. Она должна была приземлиться на Камчатке. (Откуда на „Курске“ баллистические ракеты, непонятно, но разве это для авторов столь важно! — В. Ш.) Ракету запустить не успели, лодка плюхнулась на дно и чудненько лежит теперь с ракетой в брюхе».

Каков стиль, сколько искреннего сострадания к попавшим в беду людям!

А вот еще «зарисовка»:

«Один из офицеров перед выходом в море уговаривал пойти на „Курске“ своего четырнадцатилетнего сына. Хотел показать мальчишке „романтику морских глубин“. Пацан, всю жизнь проживший в гарнизоне Видяево, только отмахнулся: „Да вот еще, отстань, пап!“ Теперь папа там, на дне...»

Чтобы написать такое, надо абсолютно ничего не знать о службе на атомных лодках: ведь, чтобы выйти в море на подводной лодке, человек должен пройти не только кучу допусков, но и сдать массу зачетов, в том числе по умению бороться за живучесть корабля и за собственную жизнь, и это не считая медицинской комиссии. А тут как в парке детских аттракционов: захотел покататься — покатался, не захотел — не надо!

Но полистаем газеты дальше. Вот еще один перл нашей прессы:

«...Лодка получила смертельное ранение, выполняя по заданию главкома опасный маневр... Лодка резко выпрыгнула из воды и камнем пошла на глубину. Маневр неофициально называется „прыжок кита“. Говорят, выглядит очень красиво. Дальше то ли не сработали приборы, то ли экипаж неверно рассчитал глубину. Но при этом экстренном погружении лодка всеми своими тысячами тонн грохнулась на дно. Удар был страшный. Обычный штатский человек не представляет себе, как выглядит „Курск“...»

Далее горе-журналисты наглядно и доходчиво разъясняют непосвященным, как же на самом деле выглядит атомоход. Вы никогда не видели его воочию? Ничего страшного, сейчас представите! Итак, «это такая „дура“ (!!) высотой в два пятиэтажных дома. Размером со стадион. Вот она... при ударе и раскололась...»

Не правда ли, доходчиво? Ну а теперь, когда воображение нарисовало обывателю расколотый десятиэтажный стадион, его можно и припугнуть.

«По нашим данным, под страшным секретом (еще бы, ведь за вранье на флоте могут и по физиономии дать! — В. Ш.) сообщили нам служащие флота (а это еще кто, позвольте узнать,

такие? — В. Ш.) — ядерные боеголовки на борту есть. Четыре штуки (!!). А что, — как бы пошутили они, увидев наши обалдевшие лица, — когда вы на охоту идете, ружья без патронов с собой берете?»

Здесь что ни слово, то вранье. «Курск», как известно, ни на какую «охоту» не шел, он занимался чисто учебными делами.

А вот замечание о моральном облике офицеров российского ВМФ, о том, что больше всего запомнилось журналистам «Комсомольской правды» на Северном флоте:

«Вместе с нами в самолете летел морской офицер, капитан 2-го ранга. В дупель пьяный...»

Что тут скажешь? Если даже и встретился в командировке один не слишком трезвый офицер, почему в такое время нужно писать именно о нем, тем более что вокруг сотни и сотни трезвых?

Уже тогда, когда, казалось бы, все сенсации были исчерпаны, за «курскую» тему взялась газета «Версия». Опоздали на старте, а потому пришлось догонять остальных. Журналисты «Версия» дошли до того, что сами начали выдумывать несуществующие предсмертные записки и щедро поливать грязью павших на боевом посту подводников, сочиняя небылицы о бунте, якобы имевшем место в 9-м отсеке. Чего, кроме презрения, могут заслуживать эти «рыцари пера»?

Со специфической журналистской этикой мне пришлось столкнуться и во время работы над этой книгой. Однажды в течение нескольких вечеров подряд у меня дома беспрерывно звонил телефон. Звонили из Англии, Италии, Германии — представители средств массовой информации. Одни просили продать им право на выпуск книги о «Курске», другие выторговывали для себя какую-нибудь сногшибательную сенсацию. Чтобы не упустить ничего, сразу же подключали к телефону магнитофоны. Каюсь, но всякий раз приходилось грубо прекращать разговор и с первыми, и со вторыми. Уже позднее я узнал, что, оказывается, мой домашний телефон продавал, в прямом смысле этого слова, всем заинтересованным лицам мой же коллега военный журналист (слава богу, теперь уже бывший).

При общении с членами семей экипажа «Курска» мне всякий раз приходилось оговариваться, что я не просто журналист, а кадровый офицер, капитан 1-го ранга и писатель. Только после этого люди становились более

менее откровенными. И такое отношение к представителям «четвертой власти» не было случайностью. Не раз мне приходилось слышать об ушлых журналистах, воровавших семейные фотографии, обманывавших матерей и жен погибших. А чего стоит рассказ о некоем операторе, пытавшемся запечатлеть крупным планом, как делают укол потерявшей сознание женщине. Слава богу, что нашлись настоящие мужики и оттащили подлеца. А репортеры, что подстерегали на Мурманском вокзале приезжающие семьи и лезли к женам подводников с расспросами о том, любили ли они своих мужей и жалко ли им их теперь!

Удивительно, но, по отзывам тех же членов семей погибших подводников, иностранные журналисты еще соблюдали какие-то нормы приличия. Что же касается наших, то это был полный беспредел: домыслы, сплетни, передергивание фактов и откровенная ложь. А потому неудивительно, что, когда после одного из брифингов к командующему Северным флотом адмиралу Попову подскочили представители НТВ с жалобой, что их не пускают в море на боевых кораблях, адмирал ответил им с моряцкой прямоотой:

— А вы бы пустили в свой дом врага? Нет? Вот и я не пускаю!

Да что НТВ, если представители государственных телеканалов, работая в море на кораблях, нет-нет да и выдавали в эфир сплетни и слухи, порочащие моряков-североморцев.

Были, разумеется, и порядочные, честные журналисты, но их голоса, к сожалению, практически тонули в потоке информационной истерии.

Однако было бы наивным думать, что все наскоки на флот, прямые оскорбления военных моряков — дело случайное, вызванное перехлестнувшими через край эмоциями. Это как раз можно было бы понять. Увы, на самом деле все гораздо серьезней. Передо мной стенограмма передачи радиостанции «Немецкая волна». У микрофона ведущий Никита Жолквер:

— Гость нашей программы — капитан первого ранга запаса, эксперт экологического объединения «Беллуна», член совета директоров коалиции «Экология и права человека» Александр Никитин. Об истинных причинах катастрофы подводной лодки «Курск» мы едва ли узнаем раньше, чем эта подводная лодка будет поднята на поверхность, а произойдет это, если вообще произойдет, не раньше следующего года. Но, наверное, уже сейчас можно говорить о последствиях, о выводах, которые необходимо сделать из этой катастрофы.

Никитин: Должен быть рассмотрен состав Вооруженных Сил и, в частности, ВМФ. Какой ВМФ России необходим? Сколько Россия может

содержать экипажей? Каковы средства обеспечения для этих кораблей нужны? Сколько Россия может платить за этот военно-морской флот? И для каких целей этот ВМФ? Надо определиться и, определившись, надо четко создать структуру, которая необходима сейчас для ВМФ. Прежде всего, исходя из экономических условий, из экономического состояния государства, это первое.

Второе, что надо сделать президенту и правительству, — это провести очень серьезную работу, открыть глаза и посмотреть, кто стоит у руководства Вооруженными Силами, у руководства военно-морскими силами. Оттуда надо убрать людей, которые считают, что главное для них — это карьера, «кресло», а не то дело, которое им поручено.

Жолквер: Военный бюджет России, насколько я знаю, составляет примерно четверть от военного бюджета ФРГ, у которой флот очень небольшой, но если поделить, получается, что у России должен быть флот в четыре раза меньше, чем у Германии. Что же останется от величия морской державы, если у нее будет такой маленький флот?

Никитин: Тут, я думаю, надо разделять цели. То ли цель — сохранить величие или призрак этого величия, то ли на самом деле — создать или сохранить хотя бы небольшой, но дееспособный, боеспособный флот. Если нам нужен «мыльный пузырь», то тогда, конечно, нам нужно величие. Но это становится опасным для самой же России. Россия получает взамен этого величия катастрофы, она получает отходы, она получает опасность, которую сама себе создает.

Жолквер: Если я вас правильно понял, Россия должна, чтобы безопасно содержать флот, отказаться от идеи великой морской державы?

Никитин: В том смысле, в котором СССР был великой морской державой. Сейчас уже всем понятно, что Россия не является такой великой морской державой. Величие морской державы, может быть, определяется другими качествами: количеством морей, которые омывают страну, или количеством торгового флота, или количеством гражданского флота. Я не думаю, что великая морская держава — это количество военных, атомных кораблей. Если бы в России было больше торговых, рыболовных, транспортных кораблей, то это бы определяло величие этой державы.

Цель этого пространного диалога предельно ясна: гибель «Курска» показала, по мнению его участников, всему миру, что России противопоказано иметь большой военный флот вообще и атомный, в частности. Ей даже примерно установлена квота — четверть от немецких ВМС. Впрочем, флот нам, возможно, и позволят иметь, но только гражданский. В виде эталона предлагают некие «великие морские

державы» с огромными торговыми флотами. Хотелось бы знать, кого именно? Видимо, Панаму и Либерию, ведь именно их торговые флоты сегодня крупнейшие в мире. Очень уж хочется господину Никитину, чтобы список этих «великих морских держав» пополнила и Россия. И как здесь не вспомнить события дней не столь отдаленных, когда «великая морская держава» Панама была в течение нескольких часов захвачена американской армией, а ее законный президент изловлен и посажен в американскую тюрьму. Уж не эту ли перспективу предлагают и нам?

И как здесь не вспомнить Петра Великого с его крылатой фразой о том, что то государство, которое только армию имеет, — одну руку имеет, а то, что и флот имеет, — обе руки имеет! И императора Александра III, сказавшего, что у России есть только два надежных союзника: ее армия и флот! В обоих случаях, разумеется, речь шла, прежде всего, о военно-морском флоте.

А потому, думая о судьбе своей Родины, при всем моем уважении к эрудиции отставного капитана 1-го ранга Никитина, я бы не торопился выполнять его рекомендации.

А потому, думается мне, несмотря на все нанесенные обиды и глумление, оскорбления и ложь со стороны и открытых недругов, и тех, кто просто хочет заработать и погреть на чужой беде руки, несмотря на горечь и боль «Курска», нам, военным морякам, надо, как и прежде, верно и честно делать свое нелегкое моряцкое дело, свято помня при этом, что, покуда мы есть у России, ей, матушке, никогда не бывать однорукой!

Послесловие

НАВЕЧНО В ПАМЯТИ

В Российских Вооруженных Силах есть старая традиция — заносить имена погибших героев в списки полков, кораблей, соединений. Так было еще во времена Кутузова и Нахимова, так происходит и ныне. В этом есть свой великий и сокровенный смысл: герои побуждают к подвигу тех, кто каждый день на вечерних поверках произносит их имена. Помните утверждение, что человек жив, пока о нем помнят? А значит, наши герои по-прежнему живы для нас. Это не просто память — это напоминание ныне живущим о том, что павшие стоят с нами в одном строю.

ПРИКАЗ Министра обороны Российской Федерации № 442

*23 августа 2000 года
город Москва*

О зачислении погибшего личного состава атомного подводного крейсера К-141 «Курск» навечно в списки 7-й дивизии подводных лодок 1-й флотилии подводных лодок Северного флота

12 августа 2000 года атомный подводный крейсер К-141 «Курск» во время выполнения учебно-боевой задачи в Баренцевом море получил тяжелые повреждения и затонул.

Верный Военной присяге, ценой собственной жизни экипаж крейсера заглушил ядерный реактор и до конца боролся за живучесть корабля.

Беззаветная преданность воинскому долгу и верность Военной присяге будут служить примером для всего личного состава Вооруженных Сил Российской Федерации.

ПРИКАЗЫВАЮ:

Нижепоименованный погибший личный состав атомного подводного крейсера К-141 «Курск» зачислить навечно в списки 7-й дивизии подводных лодок 1-й флотилии подводных лодок Северного флота:

1. капитан 1-го ранга Багрянцев Владимир Тихонович

2. капитан 1-го ранга Лячин Геннадий Петрович
3. капитан 2-го ранга Белогунь Виктор Михайлович
4. капитан 2-го ранга Дудко Сергей Владимирович
5. капитан 2-го ранга Исаенко Василий Сергеевич
6. капитан 2-го ранга Саблин Юрий Борисович
7. капитан 2-го ранга Шепетнов Юрий Тихонович
8. капитан 2-го ранга Шубин Александр Анатольевич
9. капитан 3-го ранга Байгарин Марат Ихтиярович
10. капитан 3-го ранга Безсокирный Вячеслав Алексеевич
11. капитан 3-го ранга Белозеров Николай Анатольевич
12. капитан 3-го ранга Милютин Андрей Валентинович
13. капитан 3-го ранга Мурачев Дмитрий Борисович
14. капитан 3-го ранга Рудаков Андрей Анатольевич
15. капитан 3-го ранга Садков Александр Евгеньевич
16. капитан 3-го ранга Силогава Андрей Борисович
17. капитан 3-го ранга Щавинский Илья Вячеславович
18. капитан-лейтенант Аряпов Рашид Рамисович
19. капитан-лейтенант Васильев Андрей Евгеньевич
20. капитан-лейтенант Кокурин Сергей Сергеевич
21. капитан-лейтенант Колесников Дмитрий Романович
22. капитан-лейтенант Логинов Сергей Николаевич
23. капитан-лейтенант Любушкин Сергей Сергеевич
24. капитан-лейтенант Носиковский Олег Иосифович
25. капитан-лейтенант Пшеничников Денис Станиславович
26. капитан-лейтенант Репников Дмитрий Алексеевич
27. капитан-лейтенант Сафонов Максим Анатольевич
28. капитан-лейтенант Садиленко Сергей Владимирович
29. капитан-лейтенант Солорев Виталий Михайлович
30. капитан-лейтенант Родионов Михаил Олегович
31. капитан-лейтенант Фитерер Сергей Геннадиевич
32. капитан-лейтенант Шевчук Алексей Владимирович
33. капитан медицинской службы Станкевич Алексей Борисович
34. старший лейтенант Бражкин Александр Владимирович
35. старший лейтенант Борисов Арнольд Юрьевич
36. старший лейтенант Бубнив Вадим Ярославович
37. старший лейтенант Гелетин Борис Владимирович
38. старший лейтенант Гудков Александр Валентинович
39. старший лейтенант Ерахтин Сергей Николаевич
40. старший лейтенант Иванов-Павлов Алексей Александрович

41. старший лейтенант Кириченко Денис Станиславович
42. старший лейтенант Коровяков Андрей Владимирович
43. старший лейтенант Коробков Алексей Владимирович
44. старший лейтенант Кузнецов Виталий Евгеньевич
45. старший лейтенант Митяев Алексей Владимирович
46. старший лейтенант Панарин Андрей Владимирович
47. старший лейтенант Рванин Максим Анатольевич
48. старший лейтенант Тылик Сергей Николаевич
49. старший лейтенант Узкий Сергей Васильевич
50. старший мичман Беляев Анатолий Николаевич
51. старший мичман Борисов Андрей Михайлович
52. старший мичман Власов Сергей Борисович
53. старший мичман Горбунов Евгений Юрьевич
54. старший мичман Ерасов Игорь Владимирович
55. старший мичман Ильдаров Абдулкадыр Мирзаевич
56. старший мичман Калинин Сергей Алексеевич
57. старший мичман Кичкирук Василий Васильевич
58. старший мичман Кузнецов Виктор Викторович
59. старший мичман Козадеров Владимир Алексеевич
60. старший мичман Рузлев Александр Владимирович
61. старший мичман Свечкарев Владимир Владимирович
62. старший мичман Федоричев Игорь Владимирович
63. старший мичман Фесак Владимир Васильевич
64. старший мичман Хафизов Наиль Хасанович
65. старший мичман Цымбал Иван Иванович
66. старший мичман Чернышев Сергей Серафимович
67. мичман Вишняков Максим Игоревич
68. мичман Баланов Алексей Геннадиевич
69. мичман Байбарин Валерий Анатольевич
70. мичман Белов Михаил Александрович
71. мичман Бочков Михаил Александрович
72. мичман Грязных Сергей Викторович
73. мичман Иванов Василий Эльманович
74. мичман Ишмурадов Фанис Маликович
75. мичман Зубов Алексей Викторович
76. мичман Кеслинский Сергей Александрович
77. мичман Козырев Константин Владимирович
78. мичман Парамоненко Виктор Александрович
79. мичман Полянский Андрей Викторович

80. мичман Романюк Виталий Федорович
81. мичман Рынков Сергей Анатольевич
82. мичман Самоваров Яков Валерьевич
83. мичман Таволжанский Павел Викторович
84. мичман Троян Олег Васильевич
85. мичман Хивук Владимир Валерьевич
86. мичман Шаблатов Владимир Геннадиевич
87. главный корабельный старшина Геслер Роберт Александрович
88. главный корабельный старшина Янсапов Саловат Валерьевич
89. главный старшина Маинагашев Вячеслав Виссарионович
90. главный старшина Неустроев Александр Валентинович
91. старшина 1-й статьи Зубайдулин Рашид Рашидович
92. старшина 2-й статьи Аненков Юрий Анатольевич
93. старшина 2-й статьи Аникеев Роман Владимирович
94. старшина 2-й статьи Леонов Дмитрий Анатольевич
95. старшина 2-й статьи Садовой Владимир Сергеевич
96. матрос Борзов Максим Николаевич
97. матрос Борисов Юрий Александрович
98. матрос Коркин Алексей Алексеевич
99. матрос Витченко Сергей Александрович
100. матрос Дрюченко Андрей Николаевич
101. матрос Евдокимов Олег Владимирович
102. матрос Коломейцев Алексей Юрьевич
103. матрос Котков Дмитрий Анатольевич
104. матрос Кубиков Роман Владимирович
105. матрос Ларионов Алексей Александрович
106. матрос Логинов Игорь Васильевич
107. матрос Мартынов Роман Вячеславович
108. матрос Миртов Дмитрий Сергеевич
109. матрос Налетов Илья Евгеньевич
110. матрос Некрасов Алексей Николаевич
111. матрос Нефедков Иван Николаевич
112. матрос Павлов Николай Владимирович
113. матрос Сидюхин Виктор Юрьевич
114. матрос Старосельцев Дмитрий Вячеславович
115. матрос Тряничев Руслан Вячеславович
116. матрос Халепо Александр Валерьевич
117. матрос Шульгин Алексей Владимирович
118. Гаджиев Мамед Исмаилович

Министр обороны Российской Федерации Маршал Российской Федерации И. Сергеев

* * *

На опустевшем навек 8-м причале Ара-губы открывали памятную доску. Рвали сердце скорбные звуки гарнизонного оркестра, исполнявшего любимую всеми «Прощайте, скалистые горы...» Мелодия величественна и скорбна, как величествен и скорбен этот час. На доске выбиты немудреные, но западающие в душу стихи:

Взрыв чудовищной силы, покореживший сталь,
Сделал общей могилой многотонный корабль.
Поглотила пучина больше сотни имен,
От простых бескозырок до высоких погон.
Ах, Россия, Россия, плавно катишь в века,
Да кровавы рассветы на твоих берегах!
Сколько муки и веры, сколько правды и лжи
Утонули в глубинах каждой русской души!
Неужели не вспрянет над пучиной заря?
Стиснем зубы, славяне, ведь не зря же, не зря?!

Хлесткий северный ветер развевал приспущенные корабельные флаги. Стоявшие в парадном строю подводники обнажили головы. Вдовы погибших, сдерживая слезы, положили к подножью доски скромные северные цветы. А затем заместитель командира дивизии объявил, что ровно час назад у жены погибшего на «Курске» старшего мичмана Ильдарова родился сын. Вес малыша — три килограмма двести граммов, и он, и мать чувствуют себя хорошо.

И почему-то сразу немного отпустило сердце и стало легче дышать, ибо здесь, у опустевшего причала, я внезапно для самого себя познал великий и сокровенный смысл жизни, говорящий, что, несмотря на все выпавшие на нашу долю беды и смерти, жизнь неизменно будет возрождаться вновь и вновь, а потому никогда не кончится, никогда не прервется та невидимая нить, которая связывает нас с теми, кто пал на боевых постах в океане.

«Курск» — наша великая беда, но так уж водится на Святой Руси, что за великой бедой всегда рано или поздно, но грядет и великая победа. Будем же верить, что так будет и на сей раз!

Ныне со времени гибели «Курска» прошло уже 10 лет. Нашли свое упокоение в родной земле погибшие подводники, выросли дети, стоят по всей России памятники подводному крейсеру, проведено расследование причин и обстоятельств катастрофы. Но все ли удалось выяснить, можем ли мы и сегодня, спустя десять лет, сказать, что в деле «Курска» не существует более темных пятен и все окончательно ясно? Как знать, может быть, пройдет еще некоторое время, и нам станут известны новые обстоятельства той страшной трагедии. Как знать...

Москва — Видяево — Североморск. 2000–2010 гг.

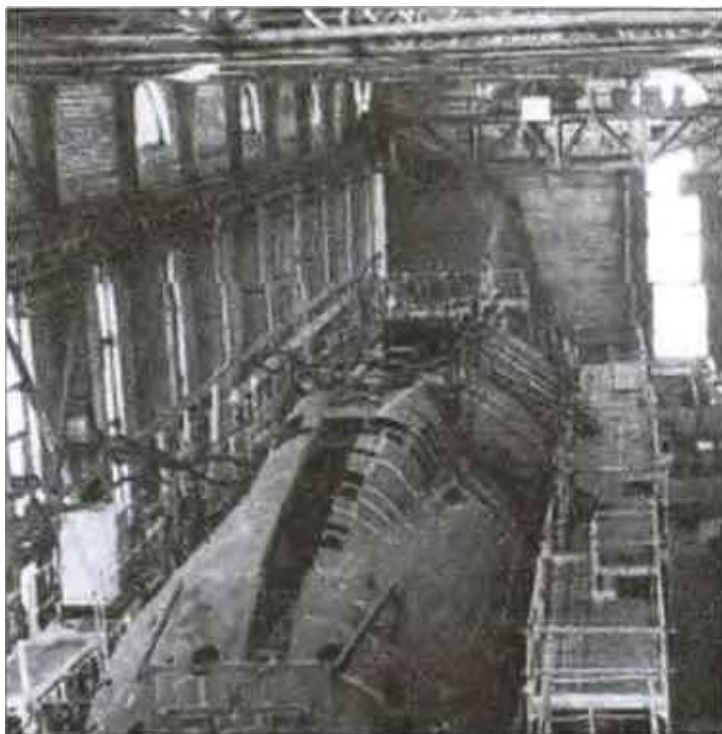
Иллюстрации



Капитан 1-го ранга Лячин Г. П.



Герб АПРК «Курск»



Рождение АПРК «Курск» на стапелях судостроительного завода в Северодвинске



«Курск» в море



Курсом в океан



У родного причала



*Командир «Курска» капитан 1-го ранга Г. Лячин (слева) докладывает Президенту России В. Путину и главнокомандующему ВМФ адмиралу В. Куроедову о выполнении боевой задачи.
Москва, 1999 г.*



Капитан-лейтенант Денис Пшеничников вместе с отцом. Двум морякам всегда было о чем

поговорить



Штурман «Курска» капитан-лейтенант Максим Сафонов. Одна из последних фотографий



Капитан 1-го ранга Геннадий Лячин вручает грамоту за успехи в боевой подготовке капитан-лейтенанту Дмитрию Репникову. Атлантика, 1999 г.



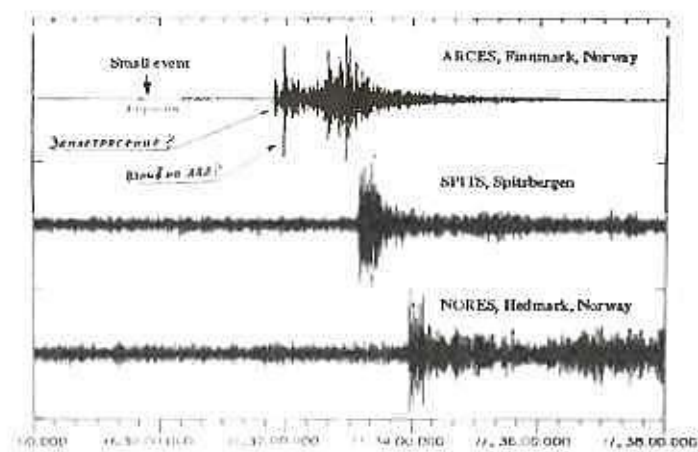
Старший лейтенант Иванов-Павлов Алексей Александрович, командир минно-торпедной боевой части АПРК «Курск»



В Центральном посту «Курска» после посвящения молодых матросов в подводники. Впереди командир дивизии АПЛ контр-адмирал Ю. Кузнецов, за его спиной капитан 3-го ранга Н. Белозоров.



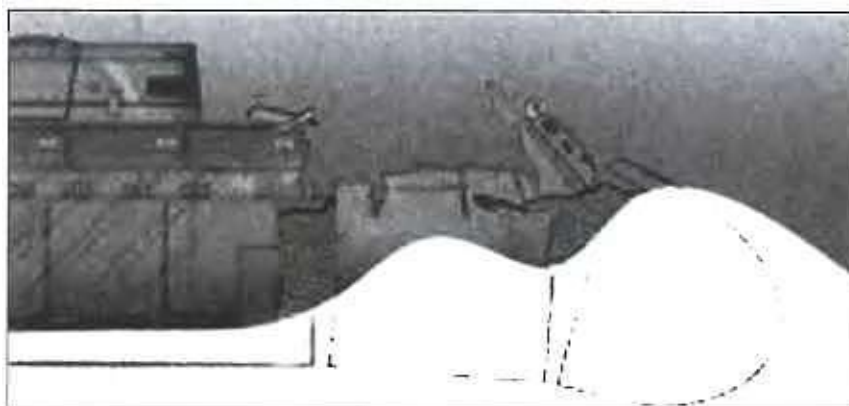
Координаты беды



Так выглядел взрыв «Курска» на перфоленте норвежских сейсмологов



Останки первого отсека. Вид сверху



Последствия страшного взрыва. Вид с правого борта



В те дни страна жила надеждой



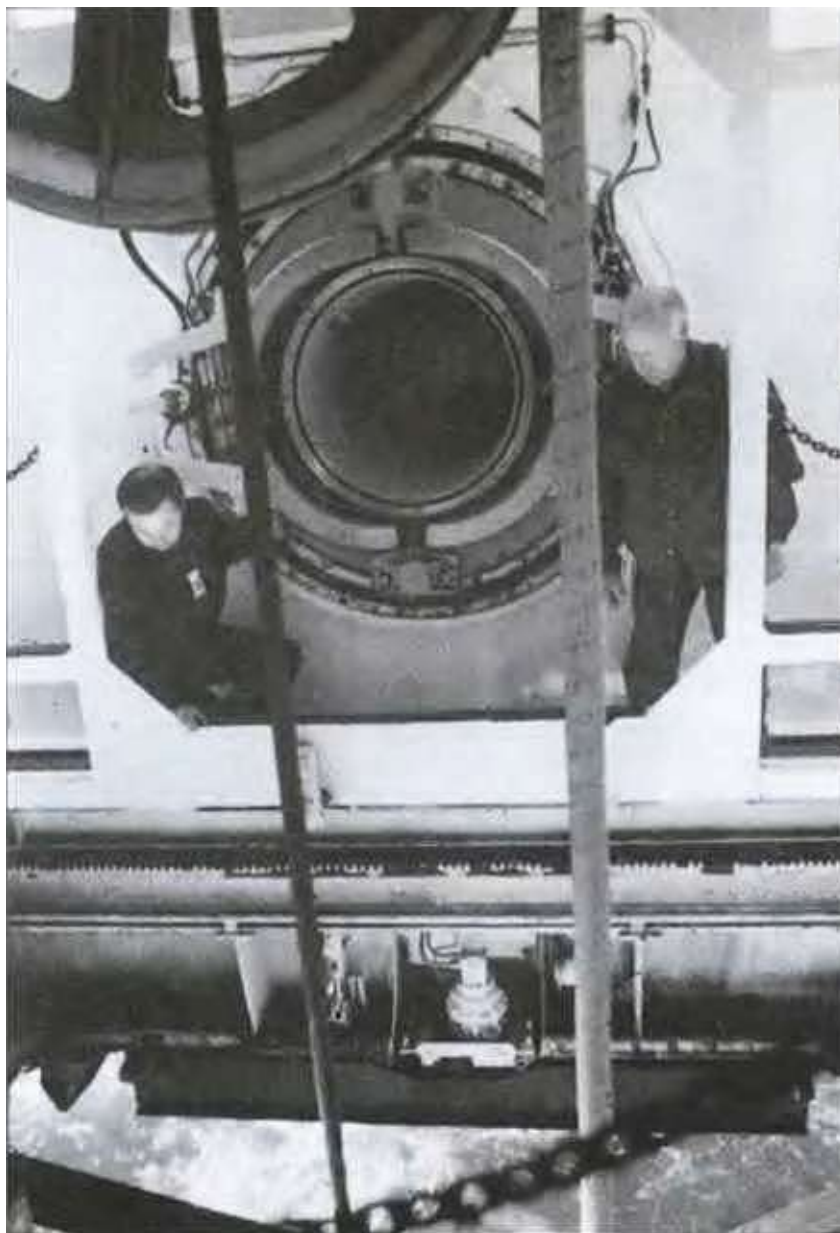
Спасательный подводный аппарат выходит в точку погружения. Баренцево море, август 2000 г.



Консультативная группа ЦКБ «Рубин». Североморск, октябрь 2000 г.



Прорабатываются все возможные варианты спасения. Борт АПРК «Воронеж». Видяево, август 2000 г.



С норвежского спасательного судна «Регалия» спускается колокол с водолазами. Октябрь 2000 г.



Мертвые глазницы ходовой рубки



Что вспоминается в такие минуты?



Прощание с любимыми



Могилы им стал океан



Первый памятник «Курску». Северодвинск, 2000 г.