



Кулинченко В.Т.

ТАК ЭТО БЫЛО...



Служу России!

Вадим Кулинченко

Так это было...

«Горизонт»

2016

Кулинченко В. Т.

Так это было... / В. Т. Кулинченко — «Горизонт»,
2016 — (Служу России!)

ISBN 978-5-906858-95-5

Воспоминания о жизни и службе капитана 1 ранга в отставке Кулинченко Вадим Тимофеевич. Он отслужил в Вооружённых Силы 32 календарных года. Служа на подводных лодках, совершил шесть выходов на боевую службу. На АПЛ «К-131» участвовала в арабо – израильской войне в июне 1967 г., за что Вадим Кулинченко имеет статус «Ветеран боевых действий». Проходя службу на ВЗПУ ГК ВМФ, одного из основных подразделений ЦКП ВМФ, совершил много учебных вылетов на флоты. Одновременно нёс оперативную службу на основном Командном пункте ВМФ в должности старшего помощника ОД ВМФ. Очень часто летал с Главнокомандующими ВМФ: С.Г. Горшковым и В.Н. Чернавным в качестве оперативного дежурного при них, чтобы Главнокомандующий был всегда в курсе дел в ВМФ.

ISBN 978-5-906858-95-5

© Кулинченко В. Т., 2016

© Горизонт, 2016

Содержание

Подводники	6
Бог есть	7
Мордотык	8
Конец ознакомительного фрагмента.	10

Вадим Кулинченко Так это было...



Кулинченко Вадим Тимофеевич

Родился 23 декабря 1936 года в городе Острогожск Воронежской области.

Отслужил в Вооружённых Силах 32 календарных лет. Капитан 1 ранга в отставке. Служа на подводных лодках, совершил шесть выходов на боевую службу. Одна из них была в 1967 г. в Средиземное море, где АПЛ «К-131» участвовала в арабо – израильской войне в июне 1967 г., за что Вадим Кулинченко имеет статус «Ветеран боевых действий».

Награжден медалями «20 лет Победы в ВОВ», «За воинскую доблесть», «100 лет Адмирала флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», «За верность присяге».

Проходя службу на ВЗПУ ГК ВМФ, одного из основных подразделений ЦКП ВМФ, совершил много учебных вылетов на флоты. Одновременно нёс оперативную службу на основном Командном пункте ВМФ в должности старшего помощника ОД ВМФ. Очень часто летал с Главнокомандующими ВМФ: С.Г. Горшковым и В.Н. Чернавным в качестве оперативного дежурного при них, чтобы Главнокомандующий был всегда в курсе дел в ВМФ.

После увольнения в запас продолжил трудовую деятельность. Стал журналистом – публицистом. Имеет ряд премий и дипломов за публикацию материалов по военно – патриотической тематике. Был основным составителем очерка «50 лет ЦКП ВМФ». В 2016 году награждён дипломом Национальной литературной премии «ЩИТ и МЕЧ ОТЕЧЕСТВА». Печатается во многих газетах, в частности «ВПК» (Военно-промышленный курьер).

За службу в ВМФ и пропаганду традиций военного флота в СМИ Кулинченко Вадим Тимофеевич достоин награждения медалью «Адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков».

Подводники (Забутые рукописи)

Сам я подводник по профессии, а как говорят это профессия смелых, даже сам первый космонавт Земли Юрий Гагарин, побывав на подводной лодке, оценил их мужество не в пользу космонавтов. Как утверждают многие известные и неизвестные подводники – Подводник – это не служба и не профессия, это судьба и религия!

Я давно пишу о подводных лодках, и у меня много набросков и публикаций на эту тему. Конечно, мне трудно в писательском мастерстве сравниться с К. Г. Паустовским, но прочтя ещё раз его короткий рассказ «Забутая рукопись», и узнав про конкурс на эту тему, я решил собрать свои кое-какие записи воедино и, исходя из своего опыта и опыта своих товарищей, попытаться обрисовать жизнь подводников. На шедевр не претендую, может, что и получится.

В отличие от космонавта, о котором пишет Паустовский, он был рад, что был в одиночестве, подводники рады, что в прочном корпусе лодки они не одни. Команда – одна семья, да и на берегу их ждут близкие. Людей пугает одиночество, но главное – это вера в себя и экипаж. Мой рассказ будет состоять из нескольких малых рассказов, но они связаны одной темой о подводниках....

Бог есть

Раньше я как-то не задумывался об этом, веря только в судьбу. Однако всегда помнил слова покойной бабушки, которая, отправляя меня в Военно-морское училище, наставляла меня: «Внук помни – без Бога не до порога.... Пусть он всегда будет у тебя в душе!». Может эта вера во что-то божественное и помогла пройти без потерь нелёгкий путь моряка – подводника, а потом ещё семь лет пролетать на самолёте.

Мы редко задумываемся – есть или нет Бога, а вот судьбу вспоминаем часто. Я на свою судьбу не жалею. Всё есть кроме денег, дачи и машины, но не в этом счастье. Счастье, когда есть любимое дело, любимые люди, но хотя бы увлечение. У меня оно есть – копаться в истории и писать об этом. Я достиг на этом поприще кое-каких успехов. И всё это благодаря вере в себя и, конечно, Бога в душе.

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

Ещё в детстве мой дед казак, по профессии бондарь, в субботние вечера учил меня читать Библию на старославянском языке со своими комментариями. Всё это оставило у меня заметный след, особенно его напутствие: «Афишировать всем не надо это, а твоя вера в Бога поможет тебе в трудные минуты». Став коммунистом, я не выбросил из себя наставления своих предков. И эта вера в Бога была и в душах многих моих сослуживцев – подводников.

Кто-то сказал замполиту командира подводной лодки, был 1959 год, что Кулинченко знает Библию. Все ждали от него мне разноса. Замполитом был тогда ещё капитан 3 ранга Юрий Иванович Падорин, в 70-х годах он стал членом Военного Совета Северного флота, Героем Советского Союза. Замечательный был человек. Думали, что он будет меня песочить, а он похвалил и поставил в пример всем офицерам. Значит и тогда он знал силу святого доброго слова.

В своей подводной службе мне приходилось переживать не раз экстремальные ситуации. Пришлось и сталкиваться под водой в 1968 году с английской подводной лодкой. О некоторых случаях мои материалы были опубликованы в прессе. Меня спрашивали читатели – «Страшно было?». Что я мог ответить – «Конечно, страшно. Только дурак ничего не боится». Всегда внутренне молился в душе – Господи, не выдай! Помоги людям своим!.. Не знаю, как это сказывалось, но вот сегодня я жив и не обижаюсь на судьбу.

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

– Когда истёк срок всех надежд – встретить хоть какой-то корабль, – рассказывал в душевной беседе Затеев, – я спустился в свою каюту, достал пистолет.... Как просто решить все проблемы, пулю в висок – и ничего нет.... И тут я взмолился – Господи, помоги! Это я – то, командир атомохода с партбилетом в кармане! И что же?! Четверти часа не прошло, как сигнальщик докладывает с мостика: «Вижу цель!». Бегом наверх! Без бинокля вижу характерный чёрный столбик в волнах. Рубка подводной лодки. Наша! Идёт прямо к нам. Там услышали наш маломощный аварийный передатчик. Разговор идёт об аварии атомного реактора на «К-19» 4 июля 1961 года. Это подошла подлодка «С-270», которой командовал капитан 3 ранга Жан Свербилов.

Моряки народ суеверный, но не на столько, чтобы верить во всякие чудеса. Но после многих случаев и совпадений – помолился в душе и нате, сбывается желание, попросил у Бога помощи – она пришла, я уверовал в то, что Бог есть! Это трудно доказать, но ВЕРА – это, наверное, и есть БОГ!

Мордотык

Народное название «господствующего» ветра на море (морской лексикон).

Было это в далёкие годы моей лейтенантской юности. После выпуска из училища Подводного плавания (в/ч 62651) большинству из нас выпала служба на Северном флоте. Вот это флот! – говорили тогда. И действительно, флот рос и мужал на глазах, его значение в обороне страны и во внешней политике государства тогда ни у кого не вызывало сомнений. Объявленная в 1946 году Союзу Западом «холодная война» приобретала зримые очертания в гонке вооружений. В то время подлодки «пекли» как пироги» – правда, они были дизель – электрические, но вполне соответствовали тому времени. Кадры подводников решали всё. Даже хрущёвское сокращение Вооружённых Сил не коснулось подводного флота, тем более, молодых лейтенантов. А ведь многие из нас хотели воспользоваться этим моментом, чтобы «слинять на гражданку».

Но фокус не удался, и поэтому надо было служить честно и добросовестно, а мы были воспитаны именно в таком духе. Долг превыше всего, но и материальное обеспечение не на последнем месте – подводники в этом отношении тогда не были обижены. Надо было учиться практической деятельности, и мы начали «грызть гранит» морской науки.

Одним из первых стремлений было стать полноценным членом экипажа подводной лодки, а это значило сдать зачёты на управление своим подразделением и получить допуск к самостоятельному несению ходовой вахты вахтенным офицером.

Два зачёта из всех были равносильны студенческому «сопромату», сдавши который, студент мог жениться, а лейтенант, «столкнувшийся» зачёты по устройству подводной лодки и знанию морского театра и всех навигационных премудростей, мог чувствовать себя подводником. На первый взгляд и делать нечего: нарисовал карту по памяти, ответил на 5–7 вопросов, а на самом деле.... Многие из нас, да почти все, сдавали эти зачёты не с первого захода. Это был фундамент на всю дальнейшую морскую службу, здесь выявлялся характер будущих покорителей морских глубин. Некоторые не выдерживали и уходили на береговую стезю, другие вгрызались в морскую глубь, познавая не только, как «эта железка плавает» и что в ней напихано внутри, но и как сохранить это «чудо техники» от всяких неприятностей морских стихий. Эти первые шаги на морской тропе были гораздо труднее даже последующих командирских зачётов. Там уже присутствовал практический опыт, а здесь было больше теоретических знаний.

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

Действительно, штурмана обычно мудрили в своих рубках. Они, в отличие от штурманов гражданского флота, редко несли ходовые вахты на подводных лодках. Они и шифровальщики, да ещё, пожалуй, радисты, числились в интеллигентах – бумажная работа, как у бухгалтера, но в кораблевождении весьма важная. А что было спрашивать с нас, минёров, вечно измазанных амсом (Смазка для торпед, покрывающая всю её тушу. Это сейчас они крашенные, а тогда амса не жалели – В.К.). Надо признаться, что у нас было какое-то пренебрежение к штурманской науке ещё с училища – было у мамы три сына: двое умных, а третий штурман, – где было негласное соревнование между двумя факультетами, и где каждый «кулик отстаивал своё болото». Но флагманский штурман 25-й бригады подводных лодок 613 проекта Северного флота Толя Любичев, так не думал.

Спокойный, полный для своих лет, дока своего дела, он был уважаемым специалистом не только в бригаде, но и на единственной тогда дивизии подводных лодок, базирующейся в

Полярном. Он не делал различия между «группен – фюрерами» – командирами штурманских и торпедных групп.

Ходили мы к нему на зачёты по всем штурманским делам обычно по 3 – 4 человека, надеясь не на взаимовыручку, а больше на то, что Толе будет труднее «справиться» с нами всеми, чем с одним. Но у него была манера сосредотачиваться на одном из нас и по его знаниям определять знания всех. Сидим мы, бывало, у него в каюте, и рисуем карту всего северного театра со всеми бухтами – губами – заливами, маяками и даже неприметными на первый взгляд ориентирами. Он внимательно проверяет наши художества и ставит жирные минусы, приговаривая: «Сегодня ты, Капылов, нарисовал изумительно Терский берег, а вот Кольский залив не очень уважаешь. Для закрепления темы мы этот сеанс повторим в следующий раз! А сейчас, если, готовы, перейдём к навигационным знакам и огням. Но чтобы не было пренебрежения к этой теме, расскажу вам один трагический случай, происшедший на нашей бригаде незадолго до вашего прихода:

– Подводная лодка «С-342», командир Жабарин, опытный подводник, выходила из Екатерининской гавани, а в гавань входил танкер «Алазань». Результат – танкер ударил в корму лодки, в 6 и 7 – м отсеках погибли люди. Я не берусь оценивать решение суда, признавшего виновным командира лодки, но есть одно но.... Какой сигнал, были сумерки, в это время должен был выставлен на посту СНИС? Об этом, кажется, и забыли в судебном разбирательстве....

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

– Молодец, говорит Толя, – но ты не уловил в моём рассказе один момент, «бежишь впереди паровоза». Да, были сумерки, добавлю – вечерние.

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

– Да, лейтенанты, в знаках и огнях на сегодня Вы разбираетесь лучше, чем в театре и ветрах, чувствую вашу ответственность. Приглашаю Вас посетить меня ещё раз на следующей недели.

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

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

– Кулинченко, а какой сейчас ветер?

– Норд – вест, товарищ командир.

– Да нет, куда он дует тебе лично?

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.