

Владимир Виленович Шигин
Гибель «Курска». Неизвестные
страницы трагедии
Серия «Мифы и правда истории»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=22815082

Вече; 2015

ISBN 978-5-4444-3951-7

Аннотация

Со дня гибели атомного подводного ракетного крейсера «Курск» минуло уже 15 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.

Содержание

Часть первая	7
Глава первая	7
Глава вторая	39
Глава третья	55
Конец ознакомительного фрагмента.	67

Владимир Шигин

Гибель «Курска»

Неизвестные страницы трагедии

*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, старишины и офицеры.
В годовщину славной победы нашей
Флагман разрешает раздирать двери
И распахнуть горловины настееж.
Рыб и чудовищ морской пучины
Через пробоины гнать косяком,
Буилаты заштопать нитями тины,
Бляхи надраить золотым песком.
Ровно в полночь с ударом четвертым
Склянок флотских, мои друзья,
Всплыть на поверхность, ровняясь 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 переключка сквозь итормы
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*

© Шигин В.В., 2015

© ООО «Издательство «Вече», 2015

© ООО «Издательство «Вече», электронная версия, 2015

* * *

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 восьмого 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 восьмого причала десять лет назад, 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 восьмого причала пусто, только тихо плещет внизу стывшая 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» изначально, казалось, принадлежал к первой категории. Судьба этого корабля вначале складывалась вполне благополучно. Счастливым было прежде всего само появление на свет этого корабля. На фоне развала флота первой половины девяностых годов, массового списания и уничтожения сотен и сотен еще вполне боевых кораблей все же были найдены силы и средства для его достройки. Счастливым было и начало его, увы,

столь короткой биографии.

В конце 1960-х годов советский военно-морской флот окончательно вышел на просторы мирового океана. Одновременно перед ним встала весьма непростая задача: как противостоять мощным авианосным группировкам ВМС США?

Первые годы все в этом вопросе 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 которого продолжается и по 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 ракетноносной 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.

Необходимость эффективной борьбы с новыми авианосными соединениями США предопределила дальнейшее раз-

витие 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. Входившие к этому времени в состав советского ВМФ апл проекта 675 (даже после модернизации) не могли уже гарантировать уничтожения неприятельских морских группировок. Время и обстоятельства требовали создания нового, более мощного и более дальнбойного ракетного комплекса с подводным стартом. Под новый ракетный комплекс, естественно, требовался и новый ракетоноситель, 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 обеспечивало бы ему возможность преодоления противолодочной обороны противника и последующий послезалповый отрыв от преследования.

Поисковые работы по созданию подводного ракетносца 3-го поколения начались в 1967 году, а в декабре 1969 года командованием ВМФ было дано официальное тактико-техническое задание на создание «тяжелого подводного ракетного крейсера», оснащенного ракетным комплексом оперативного назначения, – крейсерской атомной подводной лод-

ки, вооруженной крылатыми ракетами нового поколения оперативно-тактического назначения. При разработке проекта нового подводного ракетносца 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, получившая название «Гранит», была принята на вооружение в 1980–1981 годах. Создателям «Гранита» удалось реализовать весьма не простые 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 потуги ПРО.

Академик Челомей считал «Гранит» лучшим из своих творений. «Гранитами» и по сей день вооружены наши атомные ракетные крейсера, включая и новейший «Петр Великий». Ими вооружили и подводные атомоходы 949-го проекта.

«Курск» принадлежал к серии атомных ракетных подводных крейсеров проекта 949. В Центральном конструкторском бюро «Рубин», где был спроектирован этот левиафан океанских глубин, его называли «Антеем». Почему «Анте-

ем»? Вспомним, что Антей – это знаменитый персонаж древнегреческой мифологии. Он был сыном 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 аббревиатура «Аз», появившаяся в обозначении проекта позже, 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 «Оскарами», сказать сложно. Однако если вспомнить знаменитые оscarовские кинематографические номинации, то, вполне возможно, что тем самым они удостоили подводные лодки этого проекта своей высшей номинации-оценки. Признание достойное и говорящее само за себя! Тут уж наш вероятный противник душой не покривил, ведь они не имеют у себя ничего подобного, да и будут ли когда-нибудь, неизвестно. Но американцы, как известно, всегда обожали помпезность и выпренность в названиях. Наши же моряки между собой называют «Антей» по-свойски и по-домашнему – «батоны». Они и впрямь по своему внешнему виду несколько 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 спокойно.

Первоначально на верфях Северодвинска были созданы два корабля проекта 949: «Архангельск» и «Мурманск». Первой из них была К-525, впоследствии названная «Архангельском». Она вошла 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 «Антей», получившие приставку «Аз» к обозначению основного проекта: «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 являлся уже сам по себе отдельной страницей в истории нашего флота, причем страницей героической. Именно поэтому почти каждый такой переход завершался, как правило, присвоением командирам этих подводных лодок званий Героев Советского Союза и России, а экипажи

практически полностью становились орденоносными.

Когда атомоходы типа «Антей» именуют просто подводными лодками, то это говорит только о полном невежестве говорящего, совершенно не представляющего предмета, о котором он говорит, ибо назвать просто лодкой чудо отечественного кораблестроения – все равно что назвать деревнями Москву с Петербургом. Даже официальное наименование АПК – атомный подводный ракетный крейсер – и то, на мой взгляд, не отражает до конца всей мощи этих подводных монстров. Подумать только: полное подводное водоизмещение этих кораблей достигает почти двадцати пяти тысяч тонн! При длине в сто пятьдесят пять метров и ширине в восемнадцать с половиной они имеют осадку более девяти метров. Чтобы легче представить это себе воочию, поясню, что внешне корпус этого гиганта будет выглядеть, как 8-этажный 9-подъездный дом. Но и это не все! Вспомним, что самые большие в истории отечественного кораблестроения линейные корабли типа «Севастополь» имели водоизмещение всего лишь в двадцать три тысячи тонн! А потому «Антей» 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 однокорпусными подводными лодками. По водоизмещению их превосходят лишь знаменитые «Акулы», но последние представляют все же собой двухкорпусные катамараны.

Сегодня в открытой печати уже опубликовано немало данных о кораблях отечественного ВМФ, в том числе и об АПРК. На основе этих данных я и позволю себе дать некоторое понятие о том, что же представлял собой «Курск». Итак, согласно публикациям в российской печати, АПРК проекта 949А могут погружаться на глубину до 600 метров. Обладают скоростью надводного хода – 15 узлов и подводного 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 949А: «...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: радиосекстанта, 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 можно было 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 атомоходов. 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 малошумная, 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 сами себя. 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 бы-

ла 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 линий валов прибыл домой всего лишь на одном. В лодку заложен 30-процентный запас плавучести! У американцев, для сравнения, он составляет всего лишь 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 утверждение, 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 является и боевая мощь «Антеев». Ударную мощь их составляет комплекс крылатых ракет П-700 «Гранит». Что такое «Гранит», очень хорошо представляют себе американцы, для которых этот всепогружающийся комплекс стал настоящей головной болью. Для начала представим себе такую картину. Над безбрежной гладью моря внезапно встают один за другим двадцать четыре 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 поэшелонно: 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 свою 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, вместе сообща вырабатывают план нападения и обороны от возможного перехвата. На сегодняшний, да, видимо, и на завтрашний, день оружия, подобного «Гранитам», не будет создано нигде в 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 «Антей» имеют и самое современное торпедное вооружение. Они в состоянии не только защитить себя, но 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 «Антей» «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 имеем возможность 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 «Антей» на страницах военно-морского журнала «Морской сборник» более критически, но в то же время, видимо, также достаточно объективно: «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 великанов по сравнению с нормальными людьми, есть недостатки, обусловленные их необъятными размерами, прежде всего – очень плохая маневренность, связанная с 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, предназначенные для действий по крупным надводным кораблям, хотя и с достаточно больших дистанций, все же не застрахованы от возможности 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 малошумные 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 по-

вышение 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 забортной 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, как и в других проектах атомных подводных лодок третьего поколения, еще предусмотрена возможность расхолаживания реакторов при отсутствии электропитания посредством конвективной циркуляции воды по контурам охлаждения. Таким образом, дополнительных последствий от катастрофы атомной подводной лодки “Курск” (от ее реакторов) можно не ожидать, по крайней мере пока герметичны 1, 2 и 3-й контуры реактора.

В проекте 949, в дополнение к ранее применяемым 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 камеры.

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 самый 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 этих подводных суперкрейсеров 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 безвременья и забвения. К этому времени на стапелях Северодвинского судостроительного завода уже стоял корпус очередного «Антея», того, 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 пополнялся состав. Кадры подбирал лично первый командир капитан 1-го ранга Рожков. 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 корабля к этому времени уже возвышался Монбланом в знаменитом пятьдесят пятом цеху. 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 Кур-

ска. А вскоре была подписана и директива о присвоении атомному подводному ракетному крейсеру К-141 наименования «Курск» в честь победы на Курской дуге. Потом были швартовые, заводские и ходовые испытания, проверка торпедного, ракетного комплексов, ракетные и торпедные пуски. 30 декабря 1994 года 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.

Когда экипаж корабля впервые увидел определенную им казарму, ее вид вызвал оторопь. Некогда принадлежавшая выведенной в АФИ К-131, она была полностью разграблена. Посреди коридора грудой дров валялось лишь несколько разбитых прикроватных тумбочек. А потому всё – от электрики до цветов – делали и доставали сами, как могли.

Меня долгое время удивляло, почему в советском военно-морском флоте столь малое внимание уделяли названиям кораблей, и прежде всего подводных лодок. Да и те, что присваивались, были порой весьма случайны. По сути дела, имена собственные присваивались только тогда, когда этого уже 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 скорее 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 помимо этого существовала и еще одна причина. Советским адмиралам, создававшим величайший флот мира и занятым 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 же собственным начали возвращаться только тогда, когда катастрофически стало сокращаться строительство флота. Когда же к середине девяностых обстановка стала вообще критической, моряки были вынуждены обратиться за помощью ко всей России. Они стали называть свои корабли именами городов, и города, прекрасно понимая всю подоплеку происходящего, не оставили своих новых подшефных в беде, помогая всем, чем могли. Теперь шефство обрело совершенно иной смысл. Теперь устойчивые шефские связи стали залогом выживания как кораблей, так и их экипажей. А потому, когда АПК К-141 получил наименование «Курск», коман-

дование 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 были делегации корабля, а в Видяево – представители города и области. В 1999 году в Курск на отдых был приглашен весь экипаж с женами и детьми. Поехали не все, но очень многие. Для многих 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 в отношении своего подшефного корабля он делал все, что мог, и даже больше. Скорее всего в этом случае офицерское начало в нем было неоспоримо выше политических расчетов.

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...

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 всевоз-

можных посредников, контролеров, фиксирующих не только каждый шаг, но и каждый вздох. И огромный груз ответственности не только перед своим соединением, но и перед своим флотом. Эту стрельбу «Курск» выполнил на «отлично» и завоевал этот самый престижный приз в отечественном военно-морском флоте.

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 потуги были обречены. В Севастополе расформировали знаменитую Средиземноморскую эскадру, и последние корабли покинули Средиземное 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 юго-

славским 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 американским АУГ. 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. Тут уж все разбегаются как только могут! А потому с появлением среди лениво плавающих американских армад «Курска» все 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 и найти потенциального убийцу невозможно. Что-то надо было срочно делать, а потому к поискам «Курска» были привлечены противолодочные силы всех средиземноморских стран НАТО. Искали, как говорится, всем миром. Всем миром и проморгали... Таких звонких оплеух на море американцы не получали давно.

Блестяще выполнив свою задачу, «Курс» так же внезапно исчез, как и появился. Это был сокрушительный удар по американскому самолюбию. По неофициальным данным, там не обошлось и без кадровых перестановок. Сразу несколько начальников, в том числе и командующий противолодочной обороной Гибралтарской зоны, поплатились своими должностями. Сам же «Курск», по сути дела, был возведен в ранг личного врага Америки.

Еще одно свидетельство об итогах боевой службы, на этот раз рассказанное офицерами дивизии, участвовавшими 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 внаглую на перископной глубине. Весь их хваленый профессионализм на де-

ле 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, данное им 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 дея-

тельности и многое другое. Перед подводниками всегда стоит задача скрытности. Но в этом походе бывало всякое... И мы не давали спокойной жизни многочисленным силам 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

ных 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 РФ. 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 израсходовано 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 ши-

том нашей великой морской державы.

Сохранились снятые любительской видеокамерой кадры встречи вернувшейся с моря подводной лодки. 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... и даже традиционный жареный поросенок...

Язык официальных бумаг сух и лаконичен, но при этом, однако, максимально информативен, а потому и исчерпывающ: «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. По итогам боевой службы 72 члена экипажа представлены к правительственным наградам. Капитан 1-го ранга Г. Лячин представлен 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 были объявлены отличными. Двадцать три 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 семьдесят семь процентов соответственно были специалистами первого и второго классов.

После боевой службы экипаж «Курска» был приглашен на отдых в шефствующий над ним город. Поехали не все, но многие с женами и детьми. Жили в профилактории «Маяк». Каждый день возили на экскурсии, по вечерам приемы. Это была настоящая сказка, которой они еще никогда не знали. 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 кончаться, 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 и с золотыми кортиками, как дружно кричали троекратное «ура» в ответ на поздравление командующего флотом! Мог ли тогда кто-либо подумать, что в тот

день и флот и Североморск прощались с «Курском»? Могли тогда кто-нибудь предположить, что всем этим ребятам уже оставалось жить каких-то две недели? А они были такими счастливыми и окрыленными! Еще бы, ведь впереди их ждали новые рубежи боевой подготовки, выходы в море и подготовка к новой боевой службе.

После празднования дня флота «Курск» должен был принять участие во флотских учениях, где отработывалось взаимодействие авианосно-маневренной группы. Непосредственно атомный подводный ракетный крейсер должен был 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 группировку 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». Объединившись, эта 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. Что и говорить, было от чего погрустнеть! Немедленно начались ответные меры. Шестой 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 было трудно рассчитывать на успех.

К новому дальнему походу экипаж «Курска» готовился с особым энтузиазмом. Они были уверены в своем новом

успехе. Поручкой тому были 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 полностью 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, 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, плечом к плечу, шагнули они в вечность, спустя каких-то полтора месяца именно с этой палубы...

Каким он был, экипаж «Курска»? Какими были они, те, кто теперь уже навсегда останутся 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, как открывается кремальера, и мы оказались в казарме атомного ракетного подводного крейсера «Курск». Отсюда экипаж ушел в свой последний поход. Входящих в казарму кораб-

ля 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 мне кабинеты. Мы не входим в них, а словно боясь потревожить их 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 их 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 затем, смотря куда-то в сторону. – Я еще тогда подумал, что 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 в перекрестии креста, 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. Но я все время ловлю себя на мысли, что, находясь здесь, я как-то совсем по-иному начинаю осознавать для себя все 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 мне давным-давно стали 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 член их экипажа, которому просто выпало судьбой 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 было так 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 это 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 Видяево 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 так нужны настоящие командиры. Но Геннадий Лячин стал и первым командиром новой российской океанской школы конца двадцатого 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 иные. 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 военно-морское училище подводного плавания, 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 уже 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 году 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 аттестовался 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 83.780 миль, в подводном – 19.564 мили... Выполнены две торпедные и одна ракетная учебная стрельбы, все с оценкой “отлично”».

Спустя три года командир лодки собрался поступать в академию. Из текста характеристики, данной для поступления: «Обладает хорошими командирскими и организаторскими качествами. Работоспособность хорошая. В сложной обстановке ориентируется правильно, умеет принимать грамотные решения. Обладает хорошими методическими навы-

ками 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. 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 желаний вновь взойти на командирский мостик и в конце концов все же добился своего!

А затем был беспрецедентный за последние годы поход в Средиземное море, вызвавший оторопь и панику всего назовского флота. За тот поход были сняты со своих должностей сразу несколько английских и американских адмиралов, а командир «Курска» представлен к званию Героя России.

Сколько фотографий командира «Курска» я ни видел, всюду на его лице была улыбка. В штабе 7-й дивизии на одном из стендов я увидел старый снимок: Геннадий Лячин вполборота за пультом в центральном посту. На лице обычная немного застенчивая улыбка. Внизу снимка 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 погонями капитана 1-го ранга. Под снимком 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, но на него было просто невозможно».

Из воспоминаний бывшего офицера штаба 7-й дивизии капитана 1-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 (авианосно-маневренных групп. – *В.Ш.*) и противолодочных эскадрилий, то даже след корабль отыскать не смогли. В отличие от многих хваленых боевых служб конца 80-х – 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».

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 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. Обрато 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. Вместе входили в линию, отрабатывали торпедные и ракетные стрельбы. Экипаж у нас был прекрасный. Три раза подряд мы объявлялись 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 мы вдвоем 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 уже 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. Был заядлым трезвенником, таким, что даже запах спиртного на дух не переносил. Сколько ни было мероприятий, он всегда себе только минералку в стакан наливал. С Ириной они были очень хорошей парой. Дружили еще со школы, за одной партией сидели. Гена сам из простой рабочей семьи, а Ирина из потомственно 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 приготовить жене и детям обед. Ирина преподавала в школе и возвращалась поздно. Очень много имел знакомых. Мы часто общались семьями, хотя ходить друг к 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 «сбор», 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 своих подчиненных говорит и личное дело Геннадия Петровича. Такого, честно говоря, я тоже еще 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». Не знаю, как для кого, а для меня почему-то именно она кажется наиболее характерным проявлением отцовских качеств командира по отношению к своим мальчишкам офицерам и мичманам. Во время учебы 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, то 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 прочного корпуса, немного пошалили в ресторане, я не вижу абсолютно ничего 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, удер-

жав с них всю астрономическую сумму убытков. Но Лячин поступил иначе. Наказав негодников своей властью, он одновременно бросил клич по экипажу на сбор денег и сам первым сделал туда свой взнос. Так мудро и по-отцовски создавал он боевой организм, который зовется кратким, но емким словом – экипаж.

А вот еще не менее интересная характеристика, данная Лячину молодыми офицерами 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 приготовлении (нашего командира звали 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, 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, 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 продолжиться всего каких-то три дня. Однако все вышло совсем иначе, трехдневный выход в море оказался походом в вечность.

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

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...

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 Видяево, 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 службы с мужем. Мне показали домашнюю библиотеку. И едва взглянув на тесные ряды исторической и военно-мор-

ской литературы, я сразу же понял, что нам было бы о чем поговорить с ее хозяином. Глядя на портрет хозяина дома, я все время 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 Михайлы 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 Видяево Багрянцевы прожили всего лишь три года после академии. С лейтенантских лет Владимир Багрянцев на «Гранитах». На них прошел все ступени службы. Их считали 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 всегда не хотел быть старым и болеть. Обладал каким-то особенно обостренным чувством патриотизма. Очень любил Россию. За нее и погиб...»

Летом Екатерина Багрянцева с младшим сыном отдыхали 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 сослуживца капитана 3-го ранга Андрея Румянцева: «Я больше 10 лет служил на подвод-

ной лодке с Владимиром Тихоновичем Багрянцевым и жил с ним на одном этаже... В восьмидесятых 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 побереечь 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 оружия в неординарных условиях атомными подводными лодками, изучал проблемы космоса, за освоение которого был награжден медалью Королева. Это более чем удивительно: профессионал гидрокосмоса, он мечтал о космосе вселенском!

Общаясь с офицерами 7-й дивизии, я, разумеется, расспрашивал их и о начальнике штаба. Все сразу же говорили о высочайшем интеллектуальном уровне капитана 1-го ранга Багрянцева, о его большом профессионализме. Сам знающий подводническое дело в совершенстве, начальник штаба бывал порой 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 знало точно, кто и на какой именно лодке выйдет в море. Первоначально на «Курске» планировал было идти командир дивизии контр-адмирал Михаил Кузнецов, но его не пустили какие-то неотложные дела. Затем на «Курск» был расписан заместитель комдива капитан 1-го ранга Виктор Кобелев, а Багрянцев на другую. 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. Младший, 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...»

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 лишь на три дня. На нем предстояла торпедная стрельба, и опытный торпедист Мурат Байгарин не мог отказать в просьбе командования...



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 никаких 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».

* * *

Вместе с Василием Исаенко пошел на «Курске» и заместитель начальника электромеханической службы дивизии по ядерным установкам Белогунь. Раньше служил на «Воронеже». Очень ценили его и начальники, и подчиненные. Хотели было назначить НЭМСом, но для этого не было академии, а поэтому после «летних морей» Виктор должен был

идти учиться на академические классы с последующим назначением на вышестоящую должность. Был должен, но так и не успел...

Из биографии капитана 2-го ранга Виктора Исаенко: 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 военно-морское инженерное училище. В 1981 году женился. В 1982 году родилась дочь Аня, а еще 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 Видяево его жена Галина. Как могла успокаивала, мол, что 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! – рассказал

позднее отец Виктора Михаил Зиновьевич.

Рассказывает 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! Единственно, что волновало – это постоянная тревога за сына. Когда Виктор был помоложе, все говорил: “Мама, чего ты плачешь, ты должна гордиться, а ты плачешь...” Чтобы нам 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 ж 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 вопроса. 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 внут-

ренный 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».

На предстоящую боевую службу в Средиземное море Виктор планировал идти на «Пскове». Все отмечают исключительно высокие профессиональные и деловые качества, 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 «Пскове», 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, как они готовы к предстоящей боевой службе. Кроме этого он давно был очень дружен с командиром электромеханической боевой части «Курска» Юрием Саблиным. Что ж, рядом с ним он был и в их общий смертный час.

* * *

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 шта-

бе 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.

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.