

ЖИВАЯ ИСТОРИЯ

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА



ПОВСЕДНЕВНАЯ

Николай Черкашин



МОСКВА

ЖИЗНЬ

РОССИЙСКИХ ПОДВОДНИКОВ 1950 · 2000^е



МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ · 2022

УДК 355.321:355.121(47)
ББК 68.531.11(2Рос)
Ч-48

*Издание второе,
переработанное и дополненное*

*Серийное оформление
Сергея ЛЮБАЕВА*

знак информационной
продукции **16+**

ISBN 978-5-235-04561-3

© Черкашин Н. А., 2000, 2022
© Издательство АО «Молодая гвардия»,
художественное оформление, 2022



Автор, в прошлом офицер-подводник, капитан 1-го ранга, служивший на Северном флоте, написал немало интересных и достоверных книг о жизни и службе военных моряков.

«Историкам, психологам, аналитикам еще предстоит объяснить, почему в двадцатом веке российский флот устремился в подводное пространство и там, в виде великой подводной армады, обрел свое главное морское могущество — небывалое за триста лет отечественного военного мореплавания, — утверждает адмирал флота Владимир Николаевич Чернавин в предисловии к одной из книг Николая Черкашина. — Ни одна великая морская держава не имела такого подводного флота, как Советское государство в годы холодной войны, — ни по числу кораблей, ни по скорости подводного хода, ни по глубине погружения, ни по выносливости экипажей. Можно сколько угодно осуждать советский флот за его “агрессивность”, но не надо забывать, что у каждого времени есть своя военная логика. И в логике противостояния с мировыми морскими державами сильный океанский ракетно-ядерный флот был для СССР исторической неизбежностью. Он и теперь после многолетнего варварского “реформирования” остается вторым флотом мира по своей ударной ракетно-ядерной мощи».

Уникальность этого издания в том, что все фотографии взяты из личных архивов командиров подводных лодок, из семейных альбомов моряков-под-

водников. Жизнь в отсеках Холодной войны запечатлена на них без парада и ретуши — такой, какой была на самом деле. На сбор таких фотодокументов у Николая Черкашина ушло немало лет. С ноутбуком и сканером разъезжал он по городам-гаваням, где жили и живут моряки — от Североморска до Владивостока, от Камчатки до Севастополя...

Снимки дополнены рассказами участников экстремальных, а порой драматических событий. Они были записаны на магнитную ленту и расшифрованы в процессе работы над книгой.

К чести автора, следует отметить, что он пишет не просто хронику будней подводников, но представляет нам ее в виде панорамной летописи, вобравшей в себя более полувека Холодной войны в Мировом океане. Он делает это как историк, разбивая ее на этапы и периоды, предваряя каждый раздел точным авторским резюме.

Кто-то из энтузиастов подсчитал, что за XX век в России (и в СССР) было построено 1027 подводных лодок. Из них погибло 115 единиц; 89 — в ходе войн, 13 — в мирное предвоенное время и столько же — в послевоенные годы. Десятки тысяч моряков прошли через отсеки субмарин. Сотни остались в них навсегда. Но что мы знаем о них, об их службе? Что мы знаем об этой подводной России? Трагедия атомного подводного крейсера «Курск» вольно или невольно вызвала в российском обществе интерес к своему подводному флоту, вызвала к жизни и эту книгу.

**Памяти экипажа атомного
подводного крейсера «Курск»**

*Все наши дела
ниспровергнутся, ежели
флот истратится.*

Петр I

*Ты вверг меня в глубину,
в сердце моря,
и потоки окружили меня,
все воды Твои и волны Твои
проходили надо мною.*

Иона 2:4

*...В железо вошла душа его.
Псалтирь. Псалом 104 (18)*

ДУЭЛЬ ПЕРИСКОПОВ

В мирные — послевоенные — годы подводников и подводных лодок в России погибло больше, чем в Русско-японскую, Первую мировую, Гражданскую, советско-финляндскую войны, вместе взятые. Что же это за такие «мирные» годы? Есть у них более жесткое и точное название — Холодная война в Мировом океане. Именно так — с прописной буквы и без кавычек пишут эти слова американцы. А они знают в этом толк.

Для подводников Северного и Тихоокеанского флотов, четверть века уходивших на боевое патрулирование с ядерным боезапасом на борту в Атлантику и Средиземное море, в Индийский и Великий океаны, она и в самом деле была войной — с таранами, взрывами, пожарами, с затонувшими кораблями и братскими могилами погибших экипажей.

В ходе этой необъявленной, но тем не менее реальной до сводок многочисленных жертв войны мы потеряли пять атомных и шесть дизельных подводных лодок. Теряли и теряют свои корабли и флоты противостоящих стран...

«Активная фаза противостояния сверхдержав на океанском театре» — это по-научному, а проще — Холодная война в океане началась, пожалуй, в августе

1958 года, когда советские подводные лодки впервые за всю историю Страны Советов вошли в Средиземное море. Четыре «эски» — субмарины среднего водоизмещения типа «С» (613-й проект) — ошвартовались по договоренности с албанским правительством в заливе Влёра. Через год их стало уже двенадцать — полноценная бригада.

Глава 1

История первая. Год 1959-й В перископе — крейсер Эйзенхауэра

Два часа советская подводная лодка С-360 держала на прицеле американский крейсер «Де-Мойн» с президентом США Д. Эйзенхауэром на борту, держала скрытно — на дистанции торпедного залпа. С этого острого эпизода началась для нас сорокалетняя Холодная война в Мировом океане... Одни рассказывали эту историю как флотскую байку — почти анекдот из серии «...и тут всплывает русская подлодка», другие — как героическую легенду. Но вот счастливый случай свел меня с главным героем того достопамятного похода — бывшим командиром подводной лодки С-360, тогда капитаном 3-го ранга, а теперь контр-адмиралом Валентином Степановичем Козловым, уроженцем рязанского города Гусь-Хрустальный. Вот все как было — из первых уст...

Контр-адмирал Валентин Козлов:

«В 1958 году по договоренности с правительством Албании бригада советских подводных лодок перешла с Балтики в Средиземное море и стала базироваться на албанский порт Влёра. Интересно, что на наших флагштоках развевались албанские же флаги — красные, с черным двуглавым орлом, который весьма резал глаз нашим политработникам... Мне было тридцать лет, и я носил тогда еще золотые погоны капитана 3-го ранга... Перед тем как получить в командование среднюю подводную лодку С-360, немало послужил и на Черном море, и на Камчатке, и на Балтике... В декабре 1959 года я получил боевое распоряжение: скрытно покинуть гавань и пройти на запад до Гибралтара, ведя разведку деятельности 6-го флота США, а также других военно-

морских сил НАТО. План похода разрабатывался под руководством командира нашей 40-й бригады капитана 1-го ранга С. Г. Егорова. План утвердили “в верхах”, предписав мне соблюдать четырехчасовой режим связи, чреватый многими неожиданностями для экипажа подводного корабля.

Полагаясь на мой командирский опыт, комбриг решил не посылать со мной старшего начальника на поход и разрешил мне действовать в случае непредвиденных ситуаций на свой страх и риск.

Из базы мы выходили ночью. Едва отойдя от причала, сразу же погрузились и легли на заданный курс, благо глубины Влёрского залива — до 50 метров — позволяли нам выходить в открытое море в подводном положении. Судя по всему, противолодочные силы НАТО, державшие под постоянным контролем все передвижения наших кораблей, не засекли выхода С-360, и вскоре мы проскользнули через пролив Отранто в оживленный район Средиземного моря. Здесь проходили основные судоходные линии, а вблизи располагались военно-морские полигоны натовских стран. Появление советских подводных лодок в здешних водах никак не укладывалось в доктрину Эйзенхауэра о безраздельном господстве США в Средиземном море. Поэтому силы 6-го флота были приведены в повышенную готовность. Мы поняли это при первом же подвсплытии на сеанс связи: мои радиометристы были удивлены тем, что поисковые локаторы работали по всему горизонту. Особенно опасными были для нас противолодочные самолеты типа “Орион” и “Нептун”, которые патрулировали большую часть Средиземноморья. К тому же в Тирренском море шли учения авианосной ударной группы США. Так что “тактический фон” нашего похода был самый неблагоприятный. К этому надо добавить изнурительную жару, которая стояла во всех отсеках С-360 из-за высокой температуры забортной воды и отсутствия каких-либо средств охлаждения воздуха. Атмосфера в отсеках напоминала предбанник, а дизельный и электромоторные отсеки и вовсе походили на парилку. Боевые смены выходили на вахты в трусах с вафельным полотенцем на шее — пот вытирать. Дело было не только в жаре. Конструкция РДП — устройства для подачи воздуха дизелям в

подводном положении — допускала весьма опасное соседство труб газовыхлопа и воздухозабора — это потом уже обе системы были разнесены друг от друга. А тогда выхлопные газы от работающих дизелей попадали в отсеки через шахты подачи воздуха, поэтому при длительном движении на перископной глубине подводники дышали такой адской смесью, что многие просто угорали, но даже в полуотравленном состоянии продолжали нести вахты.

Флагманский врач майор медицинской службы Рогалев вместе с нашим лодочным доктором ходили по отсекам, замеряли допотопными приборами состав воздуха, что-то записывали, вероятно, для уточнения условий обитаемости... Дней через десять мы уже боролись с потницей и прочими кожными напастями. Последствия от жизни в такой “среде обитания” многие из нашего экипажа, в том числе и я сам, прочувствовали уже после похода...

В очередной радиограмме, полученной нами из Центра, сообщалась информация о переходе из Афин во Францию отряда боевых кораблей США во главе с флагманом 6-го флота крейсером “Де-Мойн”. Покорпев над картой, мы вместе с опытным штурманом старшим лейтенантом Р. Корелиным прикинули время и место возможной встречи. По расчетам выходило, что наши курсы пересекутся в пространстве между островом Мальта и побережьем Туниса. Расчеты частично оправдались, и на другой день наши гидроакустики обнаружили шумы винтов отряда американских кораблей.

Тунисский пролив вообще непрост для плавания, а для подводного — в особенности. Здесь с юга простирается обширная материковая отмель, имеются банки и рифы, почти посередине пролива возвышается серой глыбой большой остров Пантеллерия. В этой коварной теснине нам предстояло не просто расходиться с целью, а сблизиться с ней, да не с одной, а со многими, увертываться, следить, маневрировать по всем канонам торпедной атаки. Я решил выявить главную цель и объявил “боевую тревогу”. Правда, тогда я еще не знал, что на борту “Де-Мойна” находится президент США Эйзенхауэр, возвращавшийся после визита в Грецию. Едва мои акустики успели выявить шумы шести кораб-

лей, а я определить их курс и скорость, как обозначился поворот походного ордера. Наша подводная лодка оказалась почти в его центре. И в это время (молодцы акустики!) “нащупали” главную цель — крейсер! Позиция для торпедной атаки складывалась настолько благоприятно, что в боевой обстановке она наверняка бы увенчалась успехом, а пока, после условного “пли”, мы лишь записали на пленку характерный шум крейсерских винтов. Почти два часа вели мы слежение за флагманским кораблем, пока шумы отряда не стали стихать в наушниках гидроакустика. Они ушли, а я, подготовив шифровку для радиограммы, решил подвсплыть под перископ.

С волнением припал к окуляру и, как только лучик света пробился через захлестываемую водой головку перископа, сразу же разглядел большой силуэт эсминца или фрегата, да так близко! Понял: стоит без хода! Скомандовал: “Заполнить быструю! Боцман, ныряй на глубину!” Не успели ответить акустики на мой запрос, как в сторону лодки посыпался “горох” эхопосылок. Работал мощный гидролокатор. Нас засекли!

Потом уже в спокойной обстановке мы анализировали, как и почему лодка была обнаружена, но в те первые минуты ситуация была аховая! Весь акустический горизонт был забит шумами преследователей. Трое суток мы уклонялись, как учили и как могли. Ясно было одно: появление неизвестной подводной лодки вблизи флагманского корабля, да еще и с президентом на борту — весьма озадачило американских адмиралов. В помощь надводным противолодочным силам они бросили всю свою патрульную авиацию. В Тунисском и Мальтийском проливах была развернута массированная поисковая операция. Посоветовавшись со старпомом, капитан-лейтенантом Соколовым (впоследствии он командовал атомоходом), и штурманом, мы решили изменить предписанный нам маршрут возвращения лодки — оставить проливы к северу и отказаться от подвсплытий на очередные сеансы связи.

На всю жизнь врезались мне в память экзотические названия островов — Линоса, Лампедуза, за которыми после многих попыток нам удалось наконец оторваться от преследователей. Опытные механики — старшие лейтенанты А. Скачков и В. Пятак смогли в очень корот-

СОДЕРЖАНИЕ

<i>От издательства</i>	6
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ. ДУЭЛЬ ПЕРИСКОПОВ	9
Глава 1. <i>История первая. Год 1959-й В перископе — крейсер Эйзенхауэра</i>	10
Глава 2. <i>История вторая. Год 1962-й «Остановить нас могла только смерть!»</i> ...	16
Глава 3. <i>История третья. Год 1968-й Вахты стояли в ртутных парах</i>	69
Глава 4. <i>История четвертая. Год 1983-й. Море Бурь</i>	102
Глава 5. <i>История пятая. Год 1991-й Процальный зал Великой армады</i>	124
ЧАСТЬ ВТОРАЯ. МЫ ХОТИМ ВСЕМ РЕКОРДАМ НАШИ ФЛОТСКИЕ ДАТЬ ИМЕНА	154
Глава 1. <i>Непревзойденные достижения подводного флота России</i>	154
Глава 2. <i>«Голубая лента» «Серебряного кита»</i>	155
Глава 3. <i>Человек из бездны</i>	167
Глава 4. <i>Подземная гавань субмарин</i>	172
ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ. НАВЕЧНО ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ	180
Глава 1. <i>Взрыв у причала</i>	182
Глава 2. <i>Смертная побудка</i>	190
Глава 3. <i>Смерть в режиме молчания</i>	198
Глава 4. <i>Тайна точки «К»</i>	208
Глава 5. <i>«Хиросима» Северного флота</i>	246
Глава 6. <i>Мертвый пеленг</i>	271
Глава 7. <i>Командир уходит последним...</i>	357
Глава 8. <i>Торпедное мясо</i>	365
Глава 9. <i>«Я останусь в море»</i>	371
Глава 10. <i>Принял взрыв на себя</i>	380
Глава 11. <i>Трагедия подводного крейсера «Курск»</i>	383

ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ. ПОСЛЕДНЯЯ ТОЧКА В ХОЛОДНОЙ ВОЙНЕ?	452
Глава 1. <i>Патруль в райо</i>	458
Глава 2. <i>Бал подводных корсаров</i>	469
ЧАСТЬ ПЯТАЯ. ХОДОВЫЕ ОГНИ РОССИИ	477
Глава 1. <i>«Аще молимся об экипаже...»</i>	477
Глава 2. <i>Крещение приняли подо льдом</i>	486
Глава 3. <i>«Фокстрот» на Преголе</i>	493
ЧАСТЬ ШЕСТАЯ. ПОТАЁННЫЙ ПРАЗДНИК РОССИИ	499
ЧАСТЬ СЕДЬМАЯ. СМЕХ СКВОЗЬ ПРОЧНЫЙ КОРПУС (БАЙКИ ВСЕХ ФЛОТОВ)	510
<i>Позор на всю Европу, или «За гранью возможного»</i>	511
<i>Командирский мосол</i>	513
<i>Первое апреля</i>	514
<i>Поросенок в лимонном соусе</i>	518
<i>Адмиральский эффект</i>	524
<i>«Мы на лодочке катались...» Полярнинская быль</i>	530
<i>Адмирал в тижаме. Байка-быль</i>	534
<i>Два хороших конца</i>	538
<i>ЧП в ночном баре</i>	541
<i>Ой, матери, оса!</i>	543
<i>На фунт пятаков</i>	548
<i>«У лошади была грудная жаба...»</i>	552
<i>Как извести пиратство</i>	554

Черкашин Н. А.
Ч-48 Повседневная жизнь российских подводников. 1950—2000-е: В отсеках Холодной войны / Николай Черкашин. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Молодая гвардия, 2022. — 557[3] с.: ил. — (Живая история: Повседневная жизнь человечества).

ISBN 978-5-235-04561-3

Выход в свет первого издания книги обусловила трагическая гибель в 2000 году современной атомной подводной лодки «Курск». Переиздание инициировано появлением новых материалов и исследований о вероятной причине его гибели, что и стало предметом подробного анализа и обсуждения. В книге рассказывается также о противостоянии российских и натовских подводных сил в глубинах Мирового океана, о непревзойденных до сих пор рекордных достижениях наших подводников, жизнь которых полна экстремальных ситуаций, героики, а порой и трагизма. В книгу включены уникальные фотографии из личных архивов подводников.

УДК 355.321:355.121(47)
ББК 68.531.11(2Рос)

знак информационной
продукции

16+

Черкашин Николай Андреевич

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ РОССИЙСКИХ ПОДВОДНИКОВ.
1950—2000-е
В отсеках Холодной войны

Редактор **Е. В. Смирнова**
Художественный редактор **К. В. Забусик**
Технический редактор **М. П. Качурина**
Корректор **И. В. Абрамова**

Сдано в набор 14.04.2022. Подписано в печать 17.05.2022. Формат 84×108/32.
Бумага офсетная № 1. Печать офсетная. Гарнитура «Garamond». Усл. печ. л.
29,4+2,52 вкл. Тираж 2000 экз. Заказ

Издательство АО «Молодая гвардия». Адрес издательства: 127055, Москва,
Сушневская ул., 21. Internet: <http://gvardiya.ru>. E-mail: dssel@gvardiya.ru

Отпечатано с готовых файлов заказчика
в АО «Первая Образцовая типография»,
филиал «УЛЬЯНОВСКИЙ ДОМ ПЕЧАТИ»
432980, Россия, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14

ISBN 978-5-235-04561-3