



**Н**ыне на Чернобыльской АЭС работает около тридцати бывших подводников-атомщиков, служивших на Северном и Тихоокеанском флотах бывшего СССР. Двоих из них — капитанов 2-го ранга запаса Э.Д. Тодорича и В.В. Буринского — журналист Николай Хриенко попросил ответить на вопросы специально для «Новостей ЧАЭС».

— Почему и как Вы стали подводниками? Что привлекало Вас в этой военной профессии? Где конкретно работаете сейчас?

**Э.Д. Тодорич:**

— В детстве я хотел быть летчиком. Ходил в аэроклуб, сделал даже один прыжок с парашютом. Но был призван на службу в Военно-Морской флот и сразу же попал в учебный отряд города Северодвинска, где получил специальность машинист-трюмный атомной подводной лодки (АПЛ). Потом три месяца служил на подлодке. За это время увидел по-настоящему службу и быт подводников, почувствовал сплоченность экипажа. Эти три месяца разбудили во мне романтику и тягу к морю. И поэтому я решил связать свою жизнь с подводным флотом навсегда. Подал рапорт — и был отпущен для сдачи экзаменов. Поступил в Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище. Стал инженером по ядерной энергетическим установкам на АПЛ. Служил на Северном флоте на атомных подлодках многоцелевого назначения. Сейчас работаю старшим мастером систем управления и защиты реактора цеха тепловых автоматов и измерений Чернобыльской АЭС. Живу в Киеве.

**В.В. Буринский:**

— Можно сказать, что подводником я стал случайно. В Киеве, перед службой в армии, у нас, молодых призывников, была встреча в военкомате с бывшим подводником-черноморцем, Героем Советского Союза, капитаном 1-го ранга Кесаевым. Этот человек увлек нас интереснейшими рассказами об особой службе подводников. Я был так увлечен, что после этой встречи сказал отцу: «Буду поступать в Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище». Отец, как говорится, благословил на это дело. После учебы служил на Краснознаменном Северном флоте на ракетных атомных подводных лодках первого поколения. Позже — старшим инженером научно-испытательного отдела военно-морского полигона. Занимался испытанием ракетных комплексов для АПЛ. До последних дней жизни буду помнить неопишемую атмосферу дружбы, коллективизма, взаимоподдержки и самопожертвования родного экипажа. Мне навсегда за-

пах той подлодки, на которой служил. Знаете, писатель А. Фадеев, впервые побывав на подлодке, заметил: «Логично носить часы в кармане, но жить в часовом механизме — противоестественно». Но настоящему подводнику эта теснота, как говорится, не давит на душу. А сейчас я работаю инженером-технологом цеха технического обслуживания объекта «Укрытие». Живу тоже в Киеве.

— Интересно, что такое для подводника океан и суша? Что поддерживает его моральные и физические силы в длительном боевом плаваньи?

**Э.Д. Тодорич:**

— Берег для моряка — это время, часть которого он проводит в кругу семьи. Это родной дом, дети и жена, которые ждут тебя с нетерпением в заснеженном гарнизоне. И второе — подготовка к следующему боевому выходу в океан. А это — постоянные выходы в море, в районы боевой подготовки, выполнение боевых задач, и, как резюме, снова выход на боевую службу в океан. Как говорится, у нас, подводников, «выстреливаешься со ствола» — и снова уходишь «за угол». Это за тысячи миль от родных берегов. Там, на боевой службе, и проверяется в океанских глубинах качество подготовки всего экипажа на выполнение поставленного задания. Для этого и были многочисленные тренировки, закладывались необходимые морально-волевые качества во время учебы. Через множество фильмов некоторые не проходили — отсеивались. А поддерживало нас во время боевого похода, на мой взгляд, прежде всего, стремление выполнить поставленную задачу, и, естественно, стремление вернуться домой живым и здоровым. Были у каждого из нас фотографии родных, детей, жен, любимых девушек. И воспоминания, память о прошлом. Они незримыми нитями связывали каждого моряка с берегом с самой большой глубины и с любого расстояния...

— В книге «Атомная подводная эпопея» описывается гибель в октябре 1986 года советского атомного подводного ракетного корабля «К-219» в Атлантическом океане в районе Бермудских островов. Для того, чтобы надежно заглушить атомный реактор и не допустить Чернобыля-2, матрос Сергей Преминин ценой собственной жизни заглушил реактор и ушел на дно океана с погибшей под-

лодкой. В этой книге сообщается и о таких фактах. Во время борьбы за живучесть советской атомной подлодки «К-8» в Бискайском заливе (тогда вместе с подлодкой погибло 52 члена экипажа) корабельный врач, старший лейтенант П. Соловей отдал свой аппарат индивидуального дыхания матросу Ильченко, которому он сделал операцию по удалению аппендицита. Матрос был спасен, а врач погиб от отравления окисью углерода. Расскажите, пожалуйста, о самой памятной ситуации, когда вам пришлось преодолеть себя ради спасения своих товарищей. Или наоборот — кто-то из членов экипажа рисковал своей жизнью ради спасения вашей. Какие были опасные ситуации?

**В.В. Буринский:**

— Таких ситуаций, связанных с риском на грани жизни и смерти, у меня, к счастью, не было. Однако иногда создавались опасные ситуации, в которых можно было погибнуть. Это, к примеру, тот случай, когда при загрузке подлодки в длительное плавание одна металлическая коробка с регенеративными пластинами попала на электрический кабель и повредила его. Под воздействием электрического напряжения коробка разгерметизировалась и даже оплавилась, но, к счастью, не взорвалась. А взрыв такой коробки с патронами — это как взрыв противотанковой гранаты. Была у меня в отсеке еще одна очень опасная

**НАШИ  
ИНТЕРВЬЮ**

## ПОДВОДНИКИ-АТОМЩИКИ НА ЧАЭС

ситуация. Это когда на работающую регенеративную установку (она вырабатывает кислород) попало веретенное масло. Быстрые и правильные действия предотвратили объемный пожар, который мог бы стать губельным и для экипажа, и для подлодки. Приведу такой пример. В феврале 1972 года на атомной подлодке «К-19», которая выполняла боевое задание в Северной Атлантике, от возгорания масла возник пожар на глубине. После всплывтия борьба за живучесть атомохода продолжалась много дней не только силами его экипажа, но и с помощью подошедших в район аварии советских военных и гражданских судов. Тогда во время пожара погибло 28 подводников, а 12 членов экипажа «К-19» во главе с командиром отсека Борисом Поляковым были отрезаны огнем от выхода с подлодки, и 24 дня они были пленниками десятого кормового отсека. Целых 24 дня в темноте, в холоде, голоде, тревоге... Когда спасатели пробрались в десятый отсек, то его пленников выводили с повязками на глазах, чтобы они не ослепли от солнечного света... Специфика борьбы за живучесть подлодки во время аварии такая, что в корабельном уставе специально выделено: «Никто не имеет права самостоятельно покинуть аварийный отсек». Это очень жесткое правило, но оно рождено скорбным опытом многих поколений подводников: только замуравив себя в горящем отсеке, ты помогаешь спасти своих товарищей и жизнь подводного корабля. Но мы знаем и другую заповедь, в которую свято верит каждый подводник: в какую бы самую опасную ситуацию ты не попал — к тебе обязательно придут на помощь другие члены экипажа. Придут обязательно.

**Э.Д. Тодорич:**

— Отвечая на ваш вопрос, скажу, что корабли, как и люди, тоже имеют свою судьбу. Возьмем, к примеру, ту же атомную подлодку «К-19» Северного флота, о которой говорил Валентин Викторович. Ее моряки называют «Хиросимой». Почему? Считается, что предвестником будущих несчастий послужил символический эпизод: при спуске со стапелей этого первого ракетного атомохода традиционная бутылка шампанского не разбилась о форштевень после первого броска. Вот перечень происшествий, бед и несчастий на «К-19». Пожар в трюме, в результате которого два специалиста получили серьезные ожоги. Потом —

переопрессовка систем первого контура атомного реактора. Эту аварию скрыли. (Вследствие этого во время боевых учений в Северной Атлантике от переоблучения погибли восемь офицеров и матросов «К-19»). Чуть позже, после переопрессовки одного реактора во время швартовых испытаний, на этой подлодке был поврежден второй атомный реактор. Материальный ущерб исчислялся огромной суммой — 10 миллионов рублей. И вот снова приключение: занимаясь в полигонах боевой подготовки в Баренцевом море, «К-19» в подводном положении столкнулась с американской подлодкой-шпионом. Утром 24 февраля 1972 года на командный пункт Северного флота поступила информация о том, что в Северной Атлантике после пожара на глубине всплыла атомная подводная лодка, находившаяся на боевой службе. Есть жертвы — погибло 28 подводников. Это снова была «Хиросима», то есть невезучая «К-19»... Но в своей службе, будучи командиром БЧ-5 (обеспечивал со своей командой надежную работу атомного реактора), я руководствовался таким принципом: если экипаж хорошо подготовлен, то можно плавать годами и не иметь никаких аварийных ситуаций, где гибнут люди или рискуют жизнью. Мне повезло — за 20 лет службы на атомных подлодках у нас не было очень серьезных аварий и гибели членов экипажа. Но риск, конечно, был. Это и аварийные всплывтия в полыньях в Арктике, и поступления заборной воды в отсеки. И горели мы, что самое страшное на АПЛ. Был и неуправляемый, очень опасный подъем из глубины, когда лодка будто летит вверх, а там — многометровый купол из паковых льдов. Ударившись на такой скорости — костью не соберешь... Но нашему экипажу всегда удавалось срабатывать четко, как нас учили и тренировали. Видимо, и у меня, и у тех подлодок, на которых я плавал, была хорошая судьба. А многим другим, к сожалению, не везло во время различных аварий, пожаров, затоплений и взрывов. Вот некоторые цифры, взятые из документальных книг «Атомная подводная эпопея» и «По следам подводных катастроф». На дизельной подлодке Балтийского флота 21 ноября 1956 года погибло 28 моряков, на ракетной дизельной подлодке «С-80» 27 января 1961 года — 66 человек, на атомной подводной лодке «К-19», о судьбе которой мы уже говорили, 4 июля 1961 года погибло 8 моряков, а позже на той же «К-19» 24 февраля 1972 года ушли из жизни еще 28 человек. На дизельной ракетной подлодке «С-80» 27 января 1961 года погибло 68 подводников. В 1962 году 11 января на дизельной подлодке «Б-37» от взрыва торпеды и детонации боезапаса в отсеке погибло 122 моряка. На АПЛ «Ленинский комсомол» 8 сентября 1967 года — 39 членов экипажа, на дизельной ракетной подлодке «К-129» 8 марта 1968 года — 98 офицеров и матросов, на АПЛ «К-8» 8 апреля 1970 года — 52 человека, на дизельной подлодке «С-178» 21 октября 1981 года — 32 моряка, на атомной ракетной подлодке «К-429» 23 июня 1983 года — 17 человек, на АПЛ «К-131» 18 июня 1984 года — 14 подводников, на атомной ракетной подлодке «К-219» 10 июня 1986 года — 4 человека. И завершу этот «черный список» фамилиями большей части экипажа сверхсовременной атомной подлодки «Комсомолец», погибшей в Норвежском море во время пожара 7 апреля 1989 года — 42 человека. Это всего — 618 человек. Пусть простят меня погибшие, если я назвал меньшую цифру. Ведь и до сих пор нет полных официальных данных о всех ушедших из жизни в мирное время советских моряках-подводниках. Вот такой дорогой ценой оплачивалась в морских глубинах безопасность нашей бывшей Родины. Но эта Родина в лице Генсеков и членов Политбюро ЦК многие годы скрывала факты гибели подлодок, аварии на них и человеческие потери. О настоящих причинах этого не знали даже мы, подводники. Поэтому и случалось, что по одному и тому же сценарию снова гибли подводные корабли. Аварии повторялись, потому что из них не извлекался драгоценный опыт. Все было засекречено. Доходило даже до того, что родным полностью выдавались справки, в которых разрешалось сына, мужа, отца или брата «считать умершим»...

(Окончание в следующих номерах).

На снимке: бывшие подводники-атомщики, капитаны 2-го ранга запаса Э.Д. Тодорич (слева) и В.В. Буринский во время встречи.

Фото Валерия ИЮТИНА