

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

- 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, сдача 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 бесчисленные тренировки, закладывались необходимые морально-волевые качества во время учебы. Через многочисленные фильтры некоторые не проходили - отсеивались. А поддерживало нас во время боевого похода, на мой взгляд, прежде всего стремление выполнять 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 незримо нитями связывали каждого моряка с берегом с самой большой глубины и с любого расстояния...

- В книге «Атомная подводная эпопея» один из ее авторов испытатель подводных лодок контр-адмирал Н.М.Мормуль описывает гибель в октябре 1986 года советского атомного подводного ракетносца «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 подводкой. В этой книге сообщается и о таких фактах. Во время борьбы за живучесть советской атомной подводки «К-8» в Бискайском заливе (тогда вместе с подводкой 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 подводки 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 ситуация. Это

когда на работающую регенеративную установку (она вырабатывает кислород) попало веретенное масло. Быстрые и правильные действия предотвратили объемный пожар, который мог бы стать гибельным и для экипажа, и для подводки. Приведу такой пример. В феврале 1972 года на атомной подводке «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

клетного 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 подводке был поврежден второй атомный реактор. Матери-

нашему экипажу всегда удавалось срабатывать четко, как нас учили и тренировали. Видимо и у меня, и у 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 подводке Балтийского флота 21 ноября 1956 года погибло 28 моряков, на ракетной дизельной лодке «С-80» 27 января 1961 года - 66 человек, на атомной подводной лодке «К-19», о судьбе которой мы уже говорили, 4 июля 1961 года

ПОДВОДНИКИ-АТОМЩИКИ НА ЧАЭС

СОВЕРШЕННО НЕ СЕКРЕТНО

Советская атомная подводная лодка после всплывтия в Северном Ледовитом океане (фото из архива).



погибло 28 подводников, а 12 членов экипажа «К-19» во главе с командиром отсека Борисом Поляковым были отрезаны огнем от выхода с подводки и 24 дня они были пленниками десятого кормового отсека. Целых 24 дня в темноте, в холоде, голоде и тревоге... Когда спасатели пробились в десятый отсек, то его пленников выводили с поясками на глазах, чтобы они не ослепли от солнечного света... Специфика борьбы за живучесть подводки 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

огромный ущерб исчислялся суммой - 10 миллионов рублей. И вот снова приключение: занимаясь в полигонах боевой подготовки в Баренцевом море, «К-19» в подводном положении столкнулась с американской подводкой-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

погибло 8 моряков, а позже на той же «К-19» 24 февраля 1972 года ушли из жизни еще 28 человек. На дизельной ракетной подводке «С-80» 27 января 1961 года погибло 68 подводников. В 1962 году 11 января на дизельной подводке «Б-37» от взрыва торпеды в отсеке погибло 122 моряка. На АПЛ «Ленинский комсомол» 8 сентября 1967 года - 39 членов экипажа, на дизельной ракетной подводке «К-129» 8 марта 1968 года - 98 офицеров и матросов, на АПЛ «К-8» 8 апреля 1970 года - 52 человека, на дизельной подводке «С-178» 21 октября 1981 года - 32 моряка, на атомной ракетной подводке «К-429» 23 июня 1983 года - 17 человек, на АПЛ «Эхо-II» 18 июня 1984 года - 14 подводников, на атомной ракетной подводке «К-219» 10 июня 1986 года - 4 человека. И завершу этот «черный список» фамилиями большей части экипажа сверхсовременной атомной подводки «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 подводок, 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 погибшего в море экипажа подводки выдавались справки, в которых разрешалось сына, мужа, отца или брата «считать умершим»...

Николай ХРИЕНКО.

(Продолжение следует).

АТОМНЫЕ НОВОСТИ

За три месяца 1996 года задолженность атомным электростанциям за отпущенную электроэнергию по данным Национального диспетчерского центра возросла до 121,8 трлн.крб. Постоянные неплатежи привели к тому, что атомные электростанции уже сами задолжали в бюджет 5,7 трлн.крб., подрядным организациям - 5,3 трлн.крб., по выплате заработной платы - 3,6 трлн.крб. Задолженность за топливо, поступающее из России, по состоянию на 1 апреля 1996 года составила 98,2% от планового графика поставки. Выход из создавшегося положения видится в принятии в ближайшее время решений относительно адресной продажи электроэнергии в 1996 году и введении транзитной (прямой) проплаты АЭС за произведенную электроэнергию региональными энергосистемами.

многих поколений подводников: только замуровав себя в горящем отсеке, ты можешь 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.Т.Тодорич: - Отвечая на ваш вопрос, скажу, что корабли, как и люди, тоже имеют свою судьбу. Возьмем, к примеру, ту же атомную подводку «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 сталедей этого первого ра-

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 подводках 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 лаковых льдов. Удариться на такой скорости - костей не соберешь... Но