

ВОЗМУТИТЕЛИ ГЛУБИН

*Секретные операции советских подводных лодок
в годы холодной войны*



XX военные
тайны
века

Н.А. ЧЕРКАШИН

Военные тайны XX века

Николай Черкашин

**Возмутители глубин. Секретные
операции советских подводных
лодок в годы холодной войны**

«ВЕЧЕ»

2018

Черкашин Н. А.

Возмутители глубин. Секретные операции советских подводных лодок в годы холодной войны / Н. А. Черкашин — «ВЕЧЕ», 2018 — (Военные тайны XX века)

ISBN 978-5-4484-7778-2

Каждый выход советской подводной лодки на боевую службу был секретной операцией. Но случались и такие походы, о цели которых экипажи кораблей узнавали только в море. Автор книги, известный российский писатель-маринист Николай Черкашин, служивший на подводных лодках Северного флота, рассказывает о самых секретных операциях некогда мощнейшего в мире подводного флота СССР. В книгу включены походные дневники подводников, участвовавших в прорыве морской блокады США острова Куба в 1962 году, а также рассказы участников секретных операций — командиров атомных подводных ракетносцев стратегического назначения, командующих флотилиями и флотами. Книга открывает еще одну страницу летописи «потопленного флота» России, полную драматизма и мужества советских моряков-подводников.

ISBN 978-5-4484-7778-2

© Черкашин Н. А., 2018

© ВЕЧЕ, 2018

Содержание

Предисловие	6
Слово о командире подводной лодки	7
Часть первая. Карибский фокстрот	9
Штрихи к кубинскому ракетному кризису	9
Герои Саргассова моря	10
«Мы думали, в главном штабе засел шпион...»	12
Карибская коррида	14
Саргассово море. 25 октября 1962 года	15
Новая Земля. Октябрь 1961 года	16
Саргассово море. Октябрь 1962 года	17
«Фокстрот» в «акульей клетке»	22
Неуловимая «четверка»	24
Любовь за компот	26
«Командиров не наказывать», или «Живыми не ждали!»	27
Карта на кухне	29
Письма с того света	31
И я же еще – «вредитель»!	34
Вместо послесловия	39
«С заданием пакет лишь в море будет вскрыт»	40
Под бомбами	45
«Хватит испытывать судьбу!»	46
«Теплая» встреча	47
«Я на Кубу бы прорвался!»	50
«Сиреневый туман...»	52
Куда прокладывать курс?	54
Идем на Кубу!	55
Сиреневый туман над нами проплывает...	58
Конец ознакомительного фрагмента.	61

Николай Андреевич Черкашин
Возмутители глубин Секретные
операции советских подводных
лодок в годы холодной войны

Всем подводникам, выстоявшим в отсеках холодной войны

Предисловие

О действиях советских подводных лодок в годы холодной войны написаны специальные научные труды. Но они не стали достоянием широких читательских кругов. Впервые за эту непростую работу взялся писатель-моряк, капитан 1-го ранга Николай Черкашин. Надо сказать, что ему удалось раскрыть тему и системно, и живо. Возможно, будущие историки, располагая всей полнотой информации, определят более точно периодизацию холодной войны, ее пики и спады, военно-морские замыслы обеих противостоящих сторон. Но вряд ли кто-нибудь из них сделает то, что удалось автору этой книги – донести до современников живой голос подводников, творивших историю в глубинах Мирового океана, передать атмосферу героизма и самопожертвования во имя высших интересов Родины, в которой проходили труднейшие и опаснейшие походы наших подводных лодок.

Автор проделал огромную работу, чтобы собрать уникальный материал, объездил немало городов, где живут ветераны всех четырех наших флотов, расспросил, записал, обработал, выстроил в книгу. Нельзя допустить, чтобы люди, обладающие уникальным опытом подводных походов, уносили свои познания, свою память в небытие.

Разумеется, далеко не все секретные операции нашего подводного флота освещены в этой книге. Некоторые из них еще не подлежат рассекречиванию. Но для того, чтобы понять стратегическую и военно-дипломатическую роль Военно-морского флота СССР в послевоенные годы, довольно того, что изложено на этих страницах.

Надо заметить, что холодная война, по сути дела, была мировой холодной войной, так, в нее были втянуты флоты всех тех стран, которые принимали участие и во Второй мировой войне, с той лишь разницей, что силы наших бывших союзников объединились с силами бывшей Оси – Западной Германии, Италии, Японии.

Сегодня, когда в информационном пространстве развернулась самая настоящая война за пересмотр итогов глобального противостояния двух систем, важно не сдавать своих позиций, не предавать память тех, кто погиб в океане в ходе якобы бескровной холодной войны. Великий подвиг советских подводников, который они совершали на протяжении многих лет, не должен уйти из памяти народа. Далеко не всем были вручены заслуженные награды. Далеко не всех мы можем назвать сегодня по именам. Но есть надежда, что работа таких подвижников истории флота, как Николай Черкашин, поможет нам восстановить историческую справедливость и историческую память.

Герой Советского Союза, адмирал флота Георгий Егоров

Слово о командире подводной лодки

*Подводное плавание не регламентируется международным морским правом. Плавание под водой – плавание по законам войны.
(Информация к размышлению)*

Флот – гордость страны. Подводники – элита флота. Командиры подводных лодок – соль элиты.

Командир отвечает за все: за корабль и за экипаж, за положение корабля в океане, на глубине, в узкости, в гавани, у причала, в доке, за поведение своих людей на борту, на берегу, в бою и в отпуске, то есть за воинскую дисциплину, за техническую исправность и боевую готовность корабля, за успех атаки и за радиационную безопасность. Одним словом – за все.

Велик груз командирской ответственности. Командир, шутят моряки, это физическое тело, которое мгновенно засыпает от усталости и тут же просыпается от ответственности. Англичане не шутят, когда называют командира первым после Бога. И это так. В руках командира подводного атомного ракетносца сосредоточена огневая мощь, которая сметет с лица земли любой мегаполис, как испепелил Господень гнев Содом и Гоморру. В отдельном плаваньи командир корабля наделен правами высшего лица государства, поскольку корабль – суверенная часть территории страны, под флагом которой он находится в океане. В особых случаях ему позволено напрямую выходить на связь с главнокомандующим флотом. Но чаще всего – особенно в подледных походах – командиру подводной лодки приходится принимать решения на свой страх и риск, не испрашивая у вышестоящего начальства «добро».

Командир правомочен скреплять своей подписью свидетельство о браке и свидетельство о смерти. Командир последним покидает отсеки затонувшей лодки или борт гибнущего корабля. Рано или поздно командиры кораблей становятся флагманами, адмиралами. Но, даже став главкомом, бывший подводник не снимет с тужурки серебряной лодочки командира подводной лодки. Этот знак и в самом деле равноценен ордену. Вглядитесь в лица командиров.

При всей редкости этой профессии командиров подводных лодок много больше, чем космонавтов. Только в годы Великой Отечественной войны обязанности командиров подводных лодок выполняли 358 человек. 99 из них погибли. Высшей награды – Золотых звезд Героев – удостоены 20 командиров подлодок, среди них двое посмертно – Александр Маринеско в 1990 году и Алексей Матиясевич – в 1995-м. День командира подводной лодки отмечается 25 ноября. В послевоенные годы в горниле холодной войны вышло новое поколение командиров подледного плавания. Именно они осваивали пространство под ледяным панцирем планеты, всплывали на Северном полюсе, открывали не известные доселе подводные горы, хребты, каньоны...

Вот он стоит и курит, командир.
Он командир большой подводной лодки.
Он спичку зажигает у груди
И прикрывает свет ее пилоткой.

Немного песен о командирах подводных лодок. Но эта, пожалуй, самая задушевная. А командиры порой сами пишут песни. Так, командир подводной лодки Б-409, капитан 1-го ранга Евгений Невярович написал свою «Торпедную атаку». Командир подводной лодки С-141 Анатолий Штыров пишет замечательные рассказы из жизни подводников. Командир атомной подводной лодки, ныне контр-адмирал Георгий Костев стал видным историком послевоенного флота. Все, как подмечено поэтом, море попашут, напишут стихи... Не все же только

отчеты строчить. Командир подводной лодки подобен рыцарю со множеством оруженосцев. Именно он ведет бой, он избирает тактику, он осмысливает и утверждает все данные о цели, он стреляет, он отдает команду «пли!» или «пуск!», все остальные ему помогают. Нет еще такой воинской профессии, которая требовала бы столько разнородных знаний, сосредоточенных в одной голове.

Командир подводной лодки не только боец, воин, но и инженер, мореплаватель, ядерный физик, гидролог, астроном, дипломат, психолог, наконец... Он должен понимать голоса океанских глубин и тайнопись шифротелеграмм, законы движения небесных светил и ледяных полей, природу атомного ядра и душу матроса...

А еще держать в голове сотни директив, приказов, наставлений, правил, инструкций... В нейронах его мозга переплетены параграфы корабельного устава и рекомендаций морских лодий, международные правила по предупреждению столкновения судов и флаги свода сигналов, тактико-технические данные неприятельских кораблей и пункты суточного плана, проза службы и стихи любимых поэтов...

Командиры долго не живут. Довольно одного факта, чтобы представить напряженность службы на той же Четвертой эскадре. Капитан 1-го ранга Игорь Мохов, не вылезавший из «автономок», умер перед строем бригады от разрыва сердца в День Победы. Но даже это весьма символичное и трагичное событие нигде не увековечено – ни в Полярном, где стояла когда-то Четвертая эскадра, ни в Питере, где находится Центральный музей ВМФ.

У всех командиров подводных лодок есть один легендарный прародитель – капитан Немо из жюльверновского романа, который все они читали в детстве и который поманил их в океанские глубины.

Николай Черкашин

Часть первая. Карибский фокстрот

Штрихи к кубинскому ракетному кризису

Участие четырех советских подводных лодок в прорыве морской блокады США острова Куба можно по праву считать первой послевоенной оперативно-стратегической операцией нашего подводного флота. Секретность подготовки этого похода была такой, что экипажи подводных лодок узнали о том, куда они направляются, только тогда, когда они вышли в море. Все четыре предназначенные для операции, «единички» – Б-36, Б-59, Б-4 и Б-130 – были изолированы от остальных кораблей эскадры и сосредоточены в бухте Оленья. В качестве информационного прикрытия командирам было объявлено, что лодки пойдут в далекую африканскую республику Гана, а штурманы получили комплекты карт на весь Атлантический океан...

Герои Саргассова моря

Самой яростной, самой опасной схваткой советского и американского флотов за все десятилетия холодной войны была та, что разыгралась поздней осенью 1962 года. В ответ на морскую блокаду США Кубы Хрущев приказал бросить в Карибское море подводные лодки. В случае перехвата советских судов они должны были нанести по американским кораблям удар из-под воды. Генсек и министр обороны были уверены, что в зону конфликта ушли подводные атомные крейсера. Но единственный пока что на флоте ракетоносец К-19 находился после тяжелейшей аварии с реактором в ремонте, а все остальные атомарины только-только вводились в строй. Выбор главкома пал на 4-ю эскадру дизельных подводных лодок в Полярном. А там нашли, что лучше всего к реальным боевым действиям готова 69-я бригада, точнее, ее ядро в составе больших торпедных субмарин Б-4, Б-36, Б-59 и Б-130 – «букашек», как называли их моряки по литере «Буки».

Это была самая настоящая авантюра, вызванная обстоятельствами почти что военного времени: направить подводные лодки, приспособленные к условиям Арктики, в жаркие тропические моря. Все равно что перебросить пингвинов на выживание в Африку. Все равно что соваться в воду, не зная броду. А «бродя» в тех неведомых водах не знал никто, даже родимая гидрографическая служба. Еще ни одна советская субмарина не взрезала своими винтами глубины клятого Бермудского треугольника, не бороздила полное мрачных легенд Саргассово море, не форсировала забитых рифами проливов между Багамскими островами. Но самое главное, что и военная наша разведка не знала толком, какие ловушки противолодочной обороны США приуготовлены на случай большой войны. Никто не знал, сколько противолодочных авианосцев и других кораблей бросит Пентагон на поиск советских лодок. Шли в неведомое...

Напрягало нервы и то, что впервые подводники брали с собой в дальний поход торпеды с ядерными зарядами – по одной на каждую лодку.

В самый последний момент новоиспеченный контр-адмирал, командир 69-й бригады, слег в госпиталь. Его военный опыт четко просчитывал: шансов на успех нет. И тогда флагманом почти что обреченной четверки назначили капитана 1-го ранга Виталия Агафонова.

– Есть! – ответил Агафонов и командиру эскадры, и командующему Северным флотом на слова о «важном задании партии и правительства». Особо раздумывать было некогда. На сборы в родном Полярном и расчеты с береговой базой начальство отпустило два часа.

Виталий Наумович Агафонов только что отметил свое сорокалетие. Этот спокойный, рассудительный и хваткий мужичок из вятских крестьян доставил президенту Кеннеди, может быть, самую острую головную боль. Во всяком случае, много дней кряду американский президент сообщал по телевидению своему народу о ходе большой охоты за «Красными Октябрями». Вместо четырех русских лодок Кеннеди и его адмиралы насчитали пять...

Итак, были сборы недолги. И по-особому секретны. Никто, включая и командиров подводных лодок, не знал конечной точки маршрута. Чтобы сохранить военную тайну похода, штурманам назначенных кораблей выдали комплект карт всего Мирового океана. Поди догадайся, какую из них придется расстилать на прокладочном столе?

Коммунистам приказали сдать партбилеты в политотдел. Лодки вывели из Полярного в глухую Сайду-губу, оцепленную тройной линией охраны.

– Четыре пакета с боевым распоряжением на поход были вложены в общий пакет с грифами «Совершенно секретно» и «Вручить лично командиру 69-й бригады ПЛ», – вспоминает Агафонов. – Вскрывать пакеты мы должны были только с выходом в море, а объявлять экипажам, куда и зачем идем, – уже в океане. В принципе, задача у нас была не самая отчаянная:

совершить скрытный переход через Атлантику и обосноваться в кубинском порту Мариель, это чуть западнее Гаваны. Но, как говорится, гладко было на бумаге...

Рассказ бывшего комбрига дополнили записки командира Б-4, капитана 2-го ранга Рюрика Кетова:

«Провожать нас прибыл заместитель главнокомандующего ВМФ адмирал Фокин... Фокин спрашивает:

“Давайте, товарищи, говорите, что вам неясно?”

Все мнутя. Тут начальник штаба Вася Архипов:

“Нам неясно, зачем мы взяли атомное оружие?”

“Установка такая. Вы должны с ним освоиться”, – ответил кто-то из начальства.

“Хорошо. Но когда и как его применять?”

Молчание. Потом Фокин выдавил, что не имеет полномочий сообщать об этом. Начальник Главного штаба флота, адмирал Россохо крепко выругался и произнес:

“Так вот, ребята, записывайте в журналы: “Применять спецоружие в следующих случаях. Первое, когда вас будут бомбить и вы получите дырку в прочном корпусе. Второе, когда вы всплывете и вас обстреляют, и опять же получите дырку. И третье – по приказу из Москвы!”».

Не могу представить, что творилось в те дни на душе Агафонова. Полярнинская эскадра вступила в свою самую черную полосу. Сначала безвестно сгинула в море со всем экипажем подводная лодка С-80. Потом, в январе, рванули торпеды на стоявшей в гавани Б-37. Чудовищный взрыв разворотил не только злополучную субмарину, но и сошвартованную с ней С-350, унеся более ста двадцати моряцких жизней. Летом, в июле, запылал пожар в носовом торпедном отсеке Б-139, обещая подобный же губительный взрыв. Агафонов, оставшись на эскадре за старшего, бросился на мостик горящей лодки и приказал немедленно отходить от причала. Он вывел Б-139 на середину Екатерининской гавани – если грохнут торпеды, то хоть другие корабли не пострадают. О себе не думал. Пожар укротили только к вечеру – через семь часов после возгорания... И вот теперь этот поход – в самую пасть супостата, как называли подводники вероятного противника. В Полярном оставались жена и двое сыновей. Сможет ли Люба вырастить их одна, если и их ждет участь ребят с С-80? Написать завещание? А что завещать-то? Квартира казенная, кортик да два чемодана нажитого.

Что там доктор говорит? Камни в печени? Какая ерунда!..

Любовь Гордеевна Агафонова работала в гидрометеослужбе эскадры. Почти как в песне: «Ты, метеослужба, нам счастье нагадай!».

«Мы думали, в главном штабе засел шпион...»

За островом Кильдин подводные лодки погрузились и двинулись на запад походным строем.

И пошли корабельные лаги отсчитывать мили и моря – Баренцево, Норвежское, Исландское, Северная Атлантика, Саргассово... Их путь к берегам Америки был перекрыт противолодочными рубежами НАТО, приведенными в повышенную активность ввиду обострения отношений между США и СССР. Сначала проскользнули незамеченными через линию корабельных дозоров и воздушных патрулей между самым северным мысом Европы Нордкап и норвежским островом Медвежий. Затем также скрытно форсировали Фареро-Исландский рубеж, контролируемый британским флотом и американскими самолетами, взлетающими с Исландии. Наконец вышли в просторы Атлантики и взяли курс на Бермудские острова, где их ждал самый главный противолодочный барьер: между Ньюфаундлендом и Азорскими островами...

С первых же походных дней они сразу же угодили в жестокий шторм осеннего океана.

Главный штаб задал явно нереальную скорость для скрытного подводного перехода – 9 узлов. Чтобы выдержать контрольные сроки, приходилось всплывать по ночам и наверстывать упущенное время под дизелями. Всплывать приходилось и для зарядки аккумуляторных батарей. Вот тут-то затяжной шторм уродовал корабли по-черному. Волны обрушивались с такой силой, что сдирали стальные листы легкого корпуса. Швыряло так, что в аккумуляторных ямах выплескивался электролит, спящих выбрасывало из коек, ломало ребра вахтенным офицерам о планширь, а сигнальщикам выбивало биноклями зубы, если вовремя не увертывались от водопадного удара. Верхняя вахта стояла в резиновых гидрокombineзонах, приковав себя цепями к перископным тумбам, чтобы не смыло за борт. Но шли, точно минуя в положенные сроки контрольные точки маршрута.

От Азорских островов повернули на Багамы. Резко потеплело. Температура забортной воды поднялась до 27° по Цельсию. Начиналось новое истязание – жарой, духотой, пеклом. У тех, кто еще ныне жив, до сих пор выступает на лбу испарина при слове «Саргассы». Да, это были тропики и жара, несмотря на исход октября, стояла тропическая. Даже глубина не охлаждала перегретых корпусов лодок. Отсеки превратились в автоклавы, в которых плавилась пайковый шоколад и пластилиновые печати. Механизмы исходили маслом, люди – потом, сосновые переборки в жилых отсеках – смолой.

Надвигался самый главный противолодочный рубеж – между островом Ньюфаундлендом и Азорским архипелагом... Когда-то мореплаватели считали Саргассово море непроходимым из-за зарослей гигантских водорослей, цеплявшихся за днища кораблей. Американцы сделали этот миф явью, только вместо исполинских растений по морскому дну стелились тысячи километров кабелей, связывающих разбросанные по вершинам подводных гор гидрофоны-слухачи в единую оповестительную систему. Система «Цезарь» была приуготовлена на случай большой войны в океане, и случай этот, посчитали американцы, наступил: систему освещения подводной обстановки ввели в боевой режим. Операторы береговых станций сразу же засекли технические шумы на общем биофоне океана. Откуда Агафонов мог знать, что дальше его «букашки» подстерегает еще более мощная и разветвленная система подводного целеуказания СОСУС? Подводники оказались в положении разведчиков, которые надеялись укрыться в лесу, где под каждым кустом торчал микрофон, а из каждого дупла подглядывала видеокамера. Стоило только на минуту поднять перископ, как радиометрист тут же докладывал о работе американских радаров, обозревавших поверхность океана с противолодочных кораблей и патрульных самолетов. Нырjali, но проходило время и уже гидроакустик тревожным голосом сообщал о шумах винтов приближающихся фрегатов. Лодки уклонялись от них, следуя

новейшим тактическим разработкам. Тем не менее при повторных попытках глотнуть воздуха подвсплытие заканчивалось очередным пируэтом над бездной.

– Куда ни уйдешь – всюду тебя поджидают! – рассказывает бывший помощник командира Б-36 Анатолий Андреев. – Мы даже стали думать, что в Главном штабе ВМФ засел шпион, который четко отслеживал все наши маневры.

Однако невидимый и неслышимый подводный соглядатай залег на дне Саргассова моря. Вот на его прозрачной во всех отношениях арене и разыгралась драма северофлотских подводных лодок. Драма, едва не ставшая трагедией...

Карибская коррида

Год 1962-й после рождества Христова мог стать последним годом нашей эры... Два человека решали судьбу своих стран, судьбу каждого из нас, а, в общем-то, жизнь каждого сущего на планете: лидеры ядерных сверхдержав – Джон Кеннеди и Никита Хрущев. Каждый из них мог отдать приказ об атомном ударе. Но был и третий человек, который так же, как и они, решал для себя этот мучительный вопрос. Вопрос по разумению Бога, а не простого смертного. Ему же тогда было столько, сколько и распятому Богу, – тридцать три. О нем не знал ни Кеннеди, ни Хрущев. О нем и сейчас никто ничего толком не знает... Но он был и он жив в отличие от своих высокопоставленных однодумцев, и я еду к нему домой – на северную окраину столицы: в Медведково.

Капитан 1-го ранга в отставке Николай Александрович Шумков.

В той дьявольской корриде американских кораблей и советских подводных лодок он был единственным командиром, который имел опыт стрельбы ядерными торпедами...

Саргассово море. 25 октября 1962 года

Когда командир большой океанской подводной лодки Б-130 капитан 3-го ранга Шумков получил из Москвы распоряжение – «Перейти на непрерывный сеанс связи», – он понял, что до войны с Америкой, до новой мировой – термоядерной – войны остались считанные часы, если не минуты.

Непрерывный сеанс связи – это значит, что вот-вот поступит приказ «применить спецоружие» по кораблям противника. За противником далеко ходить не надо – американские эсминцы и фрегаты галсируют прямо над головой. Главная цель – противолодочный вертолетоносец «Эссекс» – тоже неподалеку, в пределах досягаемости дальнеходной торпеды с ядерным БЗО (боевым зарядовым отделением).

«Непрерывный сеанс» – это значит, что лодка постоянно должна находиться с выставленными над водой антенной и перископом. И это в прозрачной воде Саргассова моря, и это в скопище противолодочных кораблей, которые всю ищут шумковскую лодку и уж наверняка не упустят случая «нечаянно» пройтись килем по ее рубке, как только заметят белый бурун перископа. Но приказ есть приказ, и Шумков держался на 12-метровой глубине, режа волну поднятой антенной и обоими перископами – зенитным и командирским.

Нет худа без добра – лодочный «осназовец» (радиоразведчик) подключился к антенне и тщательно прослушивал эфир. Он-то и принес в центральный пост последний радиоперехват: – Товарищ командир, с авиабазы Рузвельтрост вылетел противолодочный самолет «Нептун». Он получил распоряжение иметь бортовое оружие в готовности к применению.

Час от часу не легче... Слово, которое второй месяц ныло в мозгу, как больная жилка, становилось реальностью: ВОЙНА! Два носовых аппарата были заряжены атомными торпедами. Как они взрываются, Шумков знал лучше, чем кто-либо. Год назад он стрелял ими в бухте Черной на Новой Земле.

Новая Земля. Октябрь 1961 года

Сначала был залп для надводного взрыва атомного БЗО. Шумков наблюдал за ним в перископ, надев густо затемненные очки. Но и сквозь них пронзительная вспышка света больно резанула по глазам. А дальше, как на учебном плакате – над Черной бухтой встал дымный грибовидный смерч...

Вторую атомную торпеду он выпустил три дня спустя. Она вышла с заглублением в 30 метров, и, пока неслась в назначенный квадрат, Шумков успел увести свою Б-130 за скалу. Но и там он ощутил, как вздрогнул океан, словно раненый кит... Огромный водяной горб вспучился посреди бухты. Гидродинамический удар встряхнул подводный корабль. Хорошо, что успели выключить гидроакустическую аппаратуру...

За те испытательные взрывы китель молодого офицера украсил орденом Ленина. Именно поэтому Шумкова, как единственного командира, имевшего реальный опыт стрельбы атомными торпедами, и направили к берегам Кубы – под Америку. Да и экипаж Б-130 был под стать командиру – сплаванный, сбитый, обученный, матросы по четвертому году служили, с такими хоть к черту на рога, хоть на прорыв американской блокады...

Итак, в ответ на морскую блокаду США Кубы Хрушев приказал бросить в Карибское море подводные лодки. В случае перехвата советских судов, они должны были нанести по американским кораблям удар из-под воды...

Саргассово море. Октябрь 1962 года

Мир качался на грани бездны. Это чувствовали все – от русского командира до американского президента. Джон Кеннеди на встрече с журналистами вдруг стал читать наизусть стихи:

Бой быков. Горлопаны толпою
Собрались на огромной арене,
Но один лишь из них все знает,
Он один лишь с быком сразится...

Тем временем коррида в Саргассовом море становилась все ожесточеннее.

...Шумков не стал ждать, когда прилетит противолодочный самолет, имевший приказ о применении бортового оружия, и велел погружаться. Однако американцы уже засекли подвсплывшую на сеанс связи субмарину.

Корабли неслись на всех парах с явным намерением таранить русскую лодку. От удара по корпусу спасли сорок секунд запоздания ближайшего эсминца и двадцать метров уже набранной глубины. Вой рубящих воду винтов пронесся над головами подводников... А если б меч форштевня все же врезал по рубке субмарины? Пятикилометровая глубина надежно бы скрыла братскую могилу семидесяти восьми моряков. И никаких проблем с международной ответственностью. Сгинула лодка в Бермудском треугольнике так же безвестно, как пропала С-80 в Баренцевом море или дизельный ракетносец К-129 в районе Гавайских островов – никаких нот и никаких протестов. Кому, за что? Кто видел? Кто докажет? Воистину – концы в воду...

Что толку переживать о собственной участи, когда на кону стояла судьба планеты – быть или не быть? Больше всего его сейчас тревожило одно: успеет ли он с ответным ударом или его отправят в пучину не за понюшку табака.

А за бортом уже рвались глубинные бомбы: громыкнуло слева... Громыкнуло справа...

Шумков хорошо помнил последнее напутствие начальника штаба Северного флота, адмирала Рассохо: «Оружие применять только по приказу из Москвы. Но если ударят по правой щеке – левую не подставлять!»

Рвануло так, что погасли плафоны.

– Центральный! Взрыв на носовой надстройке! – прокричал динамик голосом командира первого отсека.

– Осмотреться в отсеках! – Это было все, что мог ответить первому Шумков.

– Нас бомбят! – мрачно уточнил кто-то ситуацию. Врубили аварийное освещение, и Шумков сразу же ощутил на себе с полдюжины взыскующих взглядов. Они мешали сосредоточиться и понять: «Это что, тебя уже ударили по правой щеке? Надо отвечать?»

И тут его осенило (а если б не осенило?!): это не бомбежка. Это американцы швыряют в воду сигнальные гранаты – три взрыва по международному коду приказ немедленно всплыть. Но Б-130 стремительно погружалась. Третья граната упала прямо на корпус, и ее взрыв заклинил носовые рули глубины.

Глубиномер показывал 160 метров. Это до поверхности моря. До предельной глубины погружения еще меньше. А до грунта – аж пять с половиной километров. Эх, недаром древние пили за живых, за мертвых и за тех, кто в море. Помяните и нас там, в Полярном! «Не думали, братцы, мы с вами вчера, что нынче умрем под волнами...» Похоже, амба!

– Центральный! Шестой топит!!.. – вскрикнул динамик межотсечной связи и нехорошо замолчал. В шестом – гудят гребные электромоторы, там ходовые станции под напряжением... Туда соленой воды плеснуть – все равно, что бензином тлеющие угли окатить. Вот только

пожара до полной беды не хватало! «Господи, спаси и сохрани!» – сама собой припомнилась молитва бабушки, сибирской казачки...

– Центральный! Течь ликвидирована! Шестой...

– Есть, шестой!

Ладонь Шумкова стерла со лба холодную испарину. Холодную! Это в сорокаградусном-то пекле.

А корпус лодки звенел, будто по нему хлестали бичами. Хлестали, только не бичами, а импульсами гидролокаторов. Эсминцы, нащупав ультразвуковыми лучами стальную акулу, взяли ее в плотную «коробочку». Шумков попытался вырваться из нее на жалких остатках энергозапаса. Дергался вправо, влево, менял глубины – куда там. Что-что, а электроника у американцев классная. Сталь стонала под ударами посылок. Виски от них ныли...

А тут еще в центральном посту возникла фигура мичмана-радиоразведчика.

– Товарищ командир, прошу прощения – ошибочка вышла. В радиограмме было не «оружие приготовить», а поисковую аппаратуру.

У Шумкова уже не было сил послать его подальше...

Чтобы хватило электричества на рывок, командир приказал выключить электроплиты камбуза и сократить освещение в отсеках до предела. В душной жаркой полутьме застыли у приборов и экранов тени растелешенных до тросов людей с полотенцами на шее. Больше всего берегли акустиков – «глаза» подводной лодки.

«Чтобы у нас не было теплового удара, – вспоминает флагманский специалист бригады, ныне контр-адмирал в отставке В. Сенин, – нам на получасовую вахту выдавали пол-литра воды, по температуре и вкусу похожую на мочу. Несмотря на это, гидроакустическая вахта неслась непрерывно, положение преследовавших нас эсминцев постоянно фиксировалось в вахтенном аппаратном журнале, хотя он и был обильно залит нашим потом».

Шумков:

– Удивить – победить! Удивить американцев мы могли только одним: развернуться на циркуляции и рвануть в сторону Америки. Что мы и сделали...

Эсминцы-охотники и в самом деле этого не ожидали. Полуживая рыбина вырвалась из сети гидролокаторных лучей и на пределе сил вышла из зоны слежения. Б-130 уходила от преследователей со скоростью... пешехода. Старая и порядком истощенная батарея, которую не успели сменить перед походом, выжимала из своих пластин последние ампер-часы. Забрешившая было надежда на успешный исход поединка снова стала меркнуть, едва акустик бросил в микрофон упавшим голосом:

– По пеленгу... слышу работу гидролокатора.

Шумков сник – сейчас снова накроют. Знать бы ему тогда, какой переполох вызвал его четырехчасовой отрыв на противолодочном авианосце «Эссекс», в группировку которого входили незадачливые эсминцы. В воздух были подняты все палубные самолеты и вертолеты. Эсминцы строем фронта бороздили квадрат за квадратом. Искали всей мощью поисковой радиоэлектроники – под водой и над водой.

А скорость Б-130 упала до полутора узлов. Дряхлый старец тащится быстрее. Батарея разрядилась, как доложил механик, почти «до воды». Если замрет самый слабосильный мотор экономхода, то лодку просто не удержать на глубине – начнет тонуть. Всплывать?

Шумков оглядел мокрые, изможденные лица своих людей, заросшие черной щетиной. Четвертые сутки они дышали не воздухом даже – чудовищным аэрозолем из паров соляра, гидравлики, серной кислоты, сурьмянистого водорода и прочих аккумуляторных газов. Эта адская взвесь разъедала не то что легкие – поролоновые обрезки, которыми были набиты подушки. Шумков не сомневался, что его экипаж дышал бы этим ядом и пятые, и шестые, и седьмые сутки, если бы позволял запас энергии для подводного хода. Но он иссяк раньше, чем человеческие силы.

– По местам стоять! К всплытию!

Американские вертолетчики, зависнув над морем, с замиранием сердца следили, как в прозрачной синеве водной толщи смутно забрезжило длинное тело черного чудища. Первыми вынырнули змееголовый нос и фас узколобой глазастой рубки. Б-130 – по американской классификации лодка типа «фокстрот» – всплыла в позиционное положение. Без дизелей подводники не могли даже продуть остаток балласта.

Эсминцы немедленно взяли лодку в тесное кольцо. Так конвоиры держат пойманного беглеца.

Сгрудившись у лееров, американские моряки в белых тропических шортах и панамках побрасывали в рот поп-корн и с интересом разглядывали полуголых, в синих разводах людей, которые жадно хватали ртами свежий воздух. Откуда им было знать после своих настуженных кондиционерами кают и кубриков, из какого пекла вырвались эти доходяги? И уж вовсе не могли догадаться о том, что синий цвет их телам придавали линючие синие трусы и майки фасона «Родина дала, Родина и смеется».

В Москву полетела неслыханная, немислимая, убийственная шифрограмма: «Вынужден всплыть. Широта... Долгота... Окружен четырьмя эсминцами США. Имею неисправные дизели и полностью разряженную батарею. Пытаюсь отремонтировать один из дизелей. Жду указаний. Командир ПЛ Б-130».

Этот текст радиотелеграфисты выбрасывали в эфир 17 раз. Американцы забивали канал связи помехами. Понадобилось шесть часов, чтобы Москва узнала о беде «сто тридцатки»...

– Все инструкции предписывали всплывать только в темное время суток, – вспоминает ныне Шумков, – я же вопреки им тянул со всплытием до рассвета. Почему? Да потому, что в темноте им было бы легче скрыть факт тарана. На свету же увидели бы многие...

Эсминец «Бэрри» (бортовой номер DD 933) ринулся на нас, нацелив форштевень на середину лодки. Мы же лежали в дрейфе – ни отвернуть, ни уклониться. Я стоял на мостике. Метров за тридцать корабль резко отвернул в сторону – нас обдало отбойной волной. Я немедленно передал семафор на флагманский корабль «Блэнди»: «Дайте указание командиру эсминца, бортовой номер DD 933, прекратить хулиганство.»

«Бэрри» застопорил ход. Он покачивался от нас в полста метрах. Я хорошо видел его командира – рыжего, в отглаженной белой рубашке, с трубкой в руке. Он смотрел на меня сверху вниз – мостик эсминца выше лодочной рубки. Поодаль стоял здоровенный матрос-негр, он весьма выразительно показывал нам на носовой бомбомет «Хеджихог» – мол, вот чем мы вас накроем, если попытаетесь нырнуть... Это можно было пережить. Вале Савицкому было еще хуже. Когда подняли его Б-59, американский оркестр сыграл в его честь «Фар де дудль», что-то вроде нашего «Чижика-пыжика».

Среди тех, кто разглядывал с борта «Бэрри» русскую субмарину, был молодой лейтенант Петер Хухтхаузен. Пройдут годы, и он станет военно-морским атташе США в СССР. Я познакомился с ним в Америке – во флотском «академгородке» Аннаполисе. Он хорошо помнил те дни.

– Разумеется, мы смотрели на русские субмарины, как на незваных гостей. Ведь всего каких-то двадцать лет назад в этих же самых водах действовали германские подводные лодки. Однако никакой ненависти к вашим морякам мы не испытывали. Все понимали, что это продолжение большой политики иными средствами. Никто не хотел большой войны, да еще с русскими.

Русские тоже не хотели термоядерного побоища, несмотря на обещания советского лидера «показать Кузькину мать». В самые пиковые дни Карибского кризиса Хрущев направил Кеннеди необычное послание – грампластинку с записью песни «Хотят ли русские войны?». Такая же грампластинка была на лодке и Шумкова. Никто не хотел воевать...

* * *

Если бы офицеры в ту пору были верующими, то любой командир-дизелист ежеутренне и ежевечерне возносил бы Богу одну-единственную молитву: «Господи, не попусти потерять ход в океане! Спаси и сохрани наши дизеля! А о душах мы сами позаботимся...»

На больших океанских подводных лодках 641-го проекта стояли три дизеля, три линии вала, три винта. Один скиснет, есть еще два, на худой конец, и на одном управиться можно. Но на «сто тридцатке» вышли из строя сразу все три, довольно новых форсированных двигателя. Это было много больше, чем пресловутый «закон подлости». Тут пахло мистикой Бермудского треугольника, на южных границах которого и крейсировала Б-130. А точнее, халтурой рабочих Коломенского завода, по вине которых треснули приводные шестерни. Запасные детали такого рода в бортовой комплект не входили. Их даже не оказалось потом на складах Северного флота. Вышедшие из строя дизели подлежали только заводскому ремонту. Для капитана 2-го ранга Шумкова это был приговор судьбы. Из Москвы пришел приказ – возвращаться домой, идти в точку встречи с буксиром.

...С грехом пополам мотористы Шумкова наладили один дизель и медленно двинулись на норд-ост – на встречу с высланным спасательным судном СС-20. Эсминцы сопровождали коварный «фокстрот» до точки randevu, пока не убедились, что подводную лодку взяли на буксир и никаких фокусов она больше не выкинет.

Шумков:

– Американцы проводили нас до 60-го меридиана, который Кеннеди определил как «рубеж выдворения» советских подводников. На прощание с «Бэрри» просемафорили почему-то по-украински – «До побачення»! Однако через год я снова туда вернулся – на атомном ракетноносце К-90. А потом еще... Холодная война на морях еще только разворачивалась.

Николай Александрович Шумков, капитан 1-го ранга в отставке, живет в однокомнатной квартире вдвоем с женой. На книжной полке – модель подводной лодки. На настенном ковре – икона Николая Чудотворца, покровителя моряков.

– Наверное, только он и удержал меня от рокового шага... Сегодня, с горы своих лет ясно вижу, по краю какой бездны мы ходили. Конечно, я мог уничтожить своей ядерной торпедой американский авианосец. Но что бы потом стало с Россией? С Америкой? Со всем миром?

* * *

Когда убили Джона Кеннеди, моя бабушка, тверская крестьянка, пережившая две мировые войны, заплакала. Ей было жалко его – такой молодой и красивый.

По Биллу Клинтону она плакать бы не стала. Как, впрочем, не плакала и по Хрущеву.

«Мы зароем вас!» Эта опрометчивая фраза, брошенная американцам Хрущевым сорок лет назад, обошлась заокеанским налогоплательщикам (да и нашим тоже) в миллиарды долларов. Никто не хотел быть зарытым, и потому обе сверхдержавы бешено вооружались на суше, море, в небе и под водой. Хрущев выкрикнул эти слова, ставшие девизом холодной войны, в эйфории от самого мощного за всю историю цивилизации взрыва, который произвели советские специалисты. Тогда, 30 октября 1961 года над Новой Землей вспыхнуло на полторы минуты Новое Солнце – термоядерное, мощностью в 50 мегатонн тротилового эквивалента.

Мог ли подумать тогда лидер мирового коммунизма, что его сын станет гражданином именно той страны, которую его отец, отчаявшись догнать «по молоку, мясу и маслу», пообещал зарыть с помощью сахаровской супербомбы?

Этот факт можно было бы считать красноречивым итогом холодной войны, если бы в тот год, когда Хрущев-младший давал свою клятву на верность Соединенным Штатам Америки,

полторы сотни молодых его бывших соотечественников не отправились в калужские леса на поиски обломков самолета, в котором погиб в войну старший лейтенант Леонид Хрущев – старший брат новоиспеченного американца. Я видел обрывок его шлемофона, который вместе с осколками пилотского фонаря принес в редакцию поисковик Вадим Чернобров. По иронии судьбы, останки Леонида Хрущева опознали именно по шлемофону, сделанному в США из превосходного американского шеврета. «Леонид шика ради носил лендлизовский шлемофон», – сообщили поисковикам его родственники. Когда Вадим приложил к пулевой пробоине в «плексе» правой форточки, продырявленный справа, обрывок шлемофона – оба отверстия фатально совпали.

Братья Хрущевы... Братья Кеннеди... Выпущенные пули. Невыпущенные торпеды. Карибская коррида, в которой, по счастью, не пролилась кровь ни быков, ни матадоров, ни зрителей поневоле.

«Фокстрот» в «акульей клетке»

«Остановить нас могла только гибель!» Не склонный к пафосу и патетике Агафонов вывел эти слова в своих записках о походе «по плану Кама» так же просто и буднично, как замечания о запасах топлива или температуре забортной воды. Тем убедительнее они звучат...

Через несколько суток участь шумковской лодки разделила и Б-36, которой командовал бывалый подводник, капитан 2-го ранга Алексей Дубивко. Б-36 почти что прорвалась в Карибское море. Она уже вошла в пролив Кайкос – главные ворота в гряде Багамских островов, разделяющих Саргассово и Карибские моря. Однако неожиданное распоряжение Главного штаба заставило ее выйти из пролива и занять позицию поодаль. Этот, до сих пор не понятный Дубивко приказ навлек на «тридцатьшестерку» позор принудительного всплытия. Все было почти что так, как у Шумкова. После двухсуточного поединка с кораблями-охотниками, разрывив батарею «до воды», Б-36 всплыла, на радость супостату.

«Нужна ли помощь?» – запросил по светосемафору флагманский эсминец «Чарльз Сесил», не сводя с лодки наведенных орудий.

– Пожалел волк кобылу! – усмехнулся Дубивко, но на запрос велел передать: «Благодарю. В помощи не нуждаюсь. Прошу не мешать моим действиям».

Но именно для этого и собрались вокруг всплывшего «фокстрота» американские эсминцы. Именно для этого маячил невдалеке железный айсберг авианосца, с которого то и дело взлетали вертолеты, чтобы эскортировать русскую подлодку с воздуха. Причина такой сверхплотной опеки скоро выяснилась – радиоразведчик принес командиру бланк с расшифровкой перехвата. Это было личное распоряжение президента Кеннеди командиру поисковой авианосной группы: «Всплывшую русскую субмарину держать всеми силами и средствами».

Тем временем все три дизеля исправно били зарядку разряженных аккумуляторов. Ненормально высокая температура электролита – 65°! – затягивала эту и без того длительную процедуру. Нет худа без добра: успели зато отремонтировать то, что нельзя было починить под водой, а главное – разработать маневр отрыва. После «совета в Филях», проведенного в офицерской кают-компании, капитан 2-го ранга Дубивко, человек, хитроумный от природы, составил себе окончательный план действий. Главная роль в нем отводилась гидроакустикам. В нужный момент, настроившись на частоту посылок «Чарльза Сесила», они должны были забить приемный тракт его гидролокатора своими импульсами. А пока, развернув нос лодки в направлении Кубы, Дубивко выжидал. Выжидал очередной смены воздушных конвоиров. Когда дежурная пара «Си Кингов» – «Морских королей» – улетела заправляться на авианосец, а их сменщики еще раскручивали на палубе винты, Дубивко скомандовал «срочное погружение». Никогда еще лодки не погружались столь стремительно. Уйдя за считанные секунды на глубину, Дубивко круто изменил курс и поднырнул под флагманский эсминец. Затем спикировал на двести метров вниз и на полном ходу, описав полукруг, лег на обратный курс – прочь от Кубы. Все это время гидроакустики, включив излучатели на предельную мощность, слепили экраны своих коллег-противников на эсминце. Так и ушли, вырвавшись из «акульей клетки».

– Ну, теперь Кеннеди даст им деру! – радовались в отсеках.

Видимо, и в самом деле дал, потому что американские противолодочники, озверев от выходок русских подводников всю отыгрались на третьей «поднятой» субмарине – Б-59 (командир – капитан 2-го ранга Валентин Савицкий). Она всплыла посреди поискового ордера, в миле от авианосца «Рэндолф», стоявшего в охранении дюжины крейсеров, эсминцев и фрегатов. В предрассветной темени на лодку спикировал палубный штурмовик «Треккер». Душе-раздирающий рев моторов, снопы мощных прожекторов оглушили и ослепили всех, кто стоял на мостике. В следующую секунду из-под крыльев самолета вырвались огненные трассы, кото-рые вспороли море по курсу Б-59. Не успели опасть фонтаны поднятой снарядами воды, как с

правого борта пронесся на высоте поднятого перископа второй штурмовик, подкрепив прожекторную атаку пушечной очередью по гребням волн. За ним немедля пролетел третий «Треккер», разрядив свои пушки вдоль борта беспомощной субмарины. Потом – четвертый, пятый... Седьмой... Десятый... Двенадцатый...

Едва закончилась эта воздушно-огненная феерия, как к лодке ринулся эсминец «Бэрри», должно быть, полюбавшись произведенным впечатлением. С кормы, справа и слева подходили еще три его собрата, нацелив на «Фокстрот» расчехленные оружейные автоматы, торпедные аппараты и бомбометы. Намерения у них были самые серьезные. Вот когда Савицкий искренне пожалел, что на лодки 641-го проекта перестали ставить пушки. В ружейной пирамиде второго отсека хранились лишь несколько карабинов для верхней вахты да с десятков офицерских пистолетов. Если бы с эсминцев перескочили на корпус абордажные группы, нечем было достойно их встретить.

– Чей корабль? Назовите номер! Застопорьте ход!

Запросы и команды, усиленные электоромегафоном, неслись с «Бэрри» на русском языке. По-русски отвечал и Савицкий, направив в сторону эсминца раструб видавшего виды «матюгальника»:

– Корабль принадлежит Советскому Союзу! Следую своим курсом. Ваши действия ведут к опасным последствиям!

С антенны Б-59 срывалась одна и та же шифровка, адресованная в Москву: «Вынужден всплыть... Подвергаюсь постоянным провокациям американских кораблей... Прошу дальнейших указаний». В эфире вовсю молотили глушилки. Только с сорок восьмой попытки (!) Москва услышала наконец голос «Буки полста девятой»...

Малым ходом, ведя форсированную зарядку батареи, затравленная субмарина упрямо двигалась на запад. Весь день эсминцы-конвоиры мастерски давили на психику: резали курс под самым форштевнем, заходили на таранный удар и в последние мгновения резко отворачивали, обдавая лодку клубами выхлопных газов и матерной бранью, сбрасывали глубинные бомбы, норовя положить их в такой близости, что от гидравлических ударов в отсеках лопались лампочки и осыпалась пробковая крошка с подволока. При этом они чувствовали себя в полной безопасности, так как находились в «мертвой зоне» для лодочных торпед. Но время работало на подводников, точнее, на их аккумуляторную батарею, чьи элементы с каждым часом зарядки наливались электрической силой.

Б-59 шла в окружении четырех эскадренных миноносцев, которые перекрывали ей маневр по всем румбам. Единственное направление, которое они не могли преградить, это путь вниз —

в глубину. Савицкого подстраховывал на походе начальник штаба бригады, капитан 2-го ранга Василий Архипов. Вдвоем они придумали замечательный фортель...

С мостика «Бэрри» заметили, как два полуголых русских матроса вытащили на кормовую надстройку фанерный ящик, набитый бумагами. Подводники явно пытались избавиться от каких-то изобличающих их документов. Раскачав увесистый короб, они швырнули его в море. Увы, он не захотел тонуть – груз был слишком легкий. Течение быстро отнесло ящик в сторону. И бдительный эсминец двинулся за добычей. Для этого ему пришлось совершить пологую циркуляцию. Когда дистанция между ним и лодкой выросла до пяти кабельтовых (чуть меньше километра), подводная лодка в три мгновения ока исчезла с поверхности моря. Нетрудно представить, что изрек командир «Бэрри», вытаскивая из ящика размокшие газеты «На страже Заполярья», конспекты классиков марксизма-ленинизма и прочие «секретные документы».

Уйдя на глубину в четверть километра, Савицкий выстрелил из кормовых торпедных аппаратов имитаторы шумов гребных винтов. Так ящерицы отбрасывают хвост, отвлекая преследователей. Пока американские акустики гадали, где истинная цель, где ложная, Б-59 еще раз изменила курс и глубину, а потом, дав полный ход, навсегда исчезла для своих недругов.

Неуловимая «четверка»

Только одна лодка из всего отряда – Б-4, – та самая, на которой находился комбриг Агафонов, ни разу не показала свою рубку американцам. Конечно, ей тоже порядком досталось: и ее загоняли под воду на ночных зарядках самолеты, и по ее бортам хлестали взрывы глубинных гранат, и она металась, как зафлаженный волк, между отсекающими барьерами из гидроакустических буюв, но военная ли удача, а пуше – опыт двух подводных асов, Виталия Агафопова и командира капитана 2-го ранга Рюрика Кетова, – уберегли ее от всплытия под конвоем.

Несколько слов о Рюрике Кетове. Из «талмудистов», так в шутку называют выпускников ТОВВМУ – Тихоокеанского высшего военно-морского училища. Отец погиб на войне под Старой Руссой.

ТОВВМУ Кетов окончил в 1950 году. Кортик вручал вручал ему министр Военно-морского флота, адмирал флота Советского Союза Николай Герасимович Кузнецов. Трудно придумать лучшее благословение начинающему службу офицеру. Кетова прочили на кафедру артиллерии, место держали, но он отпросился в подводники. Отправили на Камчатку, но все подводные вакансии были уже заняты. Пришлось согласиться для начала на плавбазу.

Характер более, чем независим. Один из старых подводников вспоминал:

«В Обнинске, в учебном центре атомного флота собрали в октябре 1964 года коммунистов, чтобы те одобрили решение ЦК КПСС о снятии Хрущева. Единственный, кто вступился за генсека, был капитан 2-го ранга Кетов. Он сказал: “А чего это я должен одобрять? Я не знаю, что конкретно Хрущеву ставится в вину. Завтра, быть может, любого из них, – он кивнул на стенд с портретами Политбюро, – могут снять, а я должен одобрять?!”

Все зашумели, и начальник политотдела Зеленин поспешил объявить перерыв. Каждого убеждали по одиночке – одобрить решение. Тем не менее Кетов настоял на резолюции – “Принять к сведению”.

Командир Б-4 был быть может единственным коммунистом во всей КПСС, кто вступился за опального генсека».

...Агафонов листал справочник по иностранным флотам. Все американские противолодочные авианосцы были построены в годы прошлой войны для действий против немецких и японских субмарин. Возможно, командиры того же «Эссекса» или «Рэндолфа» воевали в сорок пятом против японцев так же, как и лейтенант Агафонов. Теперь интриги политиканов свели их в Саргассовом море, как ярых врагов...

Близким взрывом глубинной гранаты выбило сальник в боевой рубке. Ударила мощная струя забортной воды. Прочную рубку перекрыли нижним люком и врубили для противодействия сжатый воздух. Заделать отверстие вызвался мичман Костенюк. В рубке стояла такая же отравка, как и во всей лодочной атмосфере. Но токсичность вредных газов под давлением резко возрастает. Мичман Костенюк устранил течь на пределе человеческих сил. Из рубки его извлекли в полуобморочном состоянии. В награду вручили банку консервированного компота. Это единственное, что принимали душа и тело в душном пекле отсеков.

Командир Б-4 Рюрик Кетов: «Мою лодку тоже обнаруживали, преследовали и бомбили. Но отрывался, везло. Как-то действительно чуть не подняли. Кому-то из мудрых штабистов пришла в голову идея назначить собирательный сеанс связи, в ходе которого дублировались все радиogramмы в наш адрес за минувшие сутки на ноль-ноль московского времени. А в Западном полушарии это как раз около четырех часов дня. При тамошней прозрачности воды, при той насыщенности противолодочными средствами, которыми обладали американцы, обнаружить нас было нетрудно. Так вот мне докладывают: “Товарищ командир, прямо по курсу опасный сигнал. Работает гидроакустический буй”. Значит, где-то над нами самолет. Даю команду уйти

на глубину. А начальник связи вспоминает, что нужно всплывать для приема “собирающей” радиogramмы...

Когда я слышу песню “Идет охота на волков”, думаю – это про нас...

Идет охота на волков, идет охота!
На серых хищников, матерых и щенков...»

Охота на русских стальных акул продолжалась больше месяца...

Любовь за компот

Самые страшные вахты несли мотористы. В их раскаленных дизельных отсеках температура поднималась выше 60 градусов. От тепловых ударов падали даже крепкие сибирские парни. Один из них, бывший старшина 2-ой статьи Колобов рассказывает:

– Для поддержания сил нам выдавали одну банку компота на четверых. Ничего иного душа не принимала... И ничего вкуснее, чем эти кисловатые вишни в собственном соку, казалось, в мире больше нет. Цедишь из кружки по капельке и думаешь, если вернусь домой живым, куплю ящик таких банок и буду пить каждый день, пока пупок не развяжется. Нет, еще лучше сделаю: приеду на этот самый, – посмотрел на этикетку, – Ейский плодоконсервный комбинат, и женюсь там на самой красивой девушке, и буду каждый день пить с ней вишневый компот и рассказывать, как умирали мы от жары в этом треклятом Саргассовом море.

После службы уехал в родной Барнаул. Конечно же, забыл о своих компотных грезах. Да только как сглазил кто: не заладилась личная жизнь, и все тут! Невеста не дождалась, с другой подругой тоже ничего не вышло... И тут как-то выпала из военного билета этикетка того самого вишневого компота. На память ее тогда с лодки прихватил...

Эх, была – не была! Нарядился я в свою дембельскую форму, бушлат накинул, чуб из-под бескозырки выпустил и махнул в город Ейск. Прихожу в дирекцию плодоконсервного комбината и говорю, так, мол, и так, прибыл с Северного флота, чтобы поблагодарить от имени героических подводников ваш комбинат за отличную продукцию. Прошу собрать трудовой коллектив. Собрали всех в клубе – одни женщины. Как глаза ни разбегались, а одну симпатичную дивчину высмотрел... Выхожу на трибуну и давай рассказывать страсти-мордасти про тропическую жару и как мы все вишневым компотом спасались. Спасибо, вам, дорогие труженицы! Тут аплодисменты и все такое прочее... А теперь, говорю, я должен сказать главное... Но сначала прошу поднять руки тех, кто не замужем. Лес рук. Смотрю, и моя подняла... И вот тут я признался о своем зароке жениться на самой красивой девушке комбината. Спускаюсь с трибуны в зал, подхожу к своей черноокой красавице и предлагаю ей руку и сердце. В зале буря восторга: «Галька, соглашайся! Выходи за него! Мы вам такую свадьбу сгромаем!»

Девушка, понятное дело, смущается, молчит... Беру я ее за руку, вывожу на сцену и понимаю – моя!

Свадьбу сыграли в столовой комбината на средства профкома. Мне ящик вишневого компота подарили. С тех пор мы с Галиной Степановной вот уже серебряную свадьбу отметили. А мне все компоты дарят. Правду говорят – любовь не картошка!

«Командиров не наказывать», или «Живыми не ждали!»

В Полярный вернулись перед самым Новым годом. Вернулись со щитом. Вернулись все – целые и невредимые. Вернулись без единого трупа на борту, чего не скажешь об иных, куда более мирных «автономках».

Встретили 69-ю бригаду хмуро. Из Москвы уже приехали, как выразился один из командиров, «седые мужчины с мальчишеской искрой в глазах и большими лопатами – дерьмо копать». У комиссии из Главного штаба была одна задача: назначить виновных «за потерю скрытности». Никто из проверяющих не хотел брать в толк ни обстоятельства похода, ни промахи московских штабистов, ни реальное соотношение сил. Лишь профессионалы понимали, какую беспрецедентную задачу выполнили экипажи четырех лодок. «Живыми не ждали!» – честно признавались они. Понимал это и командующий Северным флотом адмирал Владимир Касатонов, который-то и не дал на закляние ушлым москвичам своих подводников. Более того, подписал наградные листы на всех отличившихся. Даром, что в Москве эти представления положили под сукно...

Маршалы из Министерства обороны и партийные бонзы из ЦК КПСС долго не могли уяснить, почему подводникам рано или поздно приходилось всплывать на поверхность. Командиров кораблей вызвали держать ответ в Большой дом на Арбате. Разбор вел первый заместитель министра обороны СССР, маршал Советского Союза Андрей Гречко.

Рассказывает капитан 1-го ранга в отставке Рюрик Кетов: «Вопросы стали задавать один чуднее другого. Коля Шумков, например, докладывает, что вынужден был всплыть для зарядки батарей. А ему:

– Какая такая зарядка? Каких там батарей? На каком расстоянии от вас были американские корабли?

– Метрах в пятидесяти.

– Что?! И вы не забросали их гранатами?!

Дошла очередь до меня.

– Почему по американским кораблям не стрелял? – кипятился Гречко.

– Приказа не было.

– Да вы что, без приказа, сами сообразить не смогли?

Тут один из цековских дядечек тихонько по стакану постучал. Маршал, как ни кричал, а услышал, сразу притих. Но долго не мог врубиться, почему мы вынуждены были всплывать. Еще раз пояснили, что ходили мы к Кубе на дизельных подводных лодках, а не на атомных. Дошло!

– Как не на атомных?! – заревел маршал.

Сдернул с носа очки и хватать ими по столу. Только стекла мелкими брызгами полетели. Высшее военно-политическое руководство страны полагало, что в Карибское море были направлены атомные лодки. Позже мне стало известно, что одну атомную лодку послали впереди нас, но у нее что-то сломалось и она вынуждена была вернуться в базу.

А лукавые царедворцы не стали передокладывать Хрущеву, какие именно лодки ушли на Кубу.

Слава Богу, что у капитана 1-го ранга Агафонова и его командиров хватило выдержки и государственного ума, чтобы не стрелять по американским кораблям, не ввергнуть мир в ядерный апокалипсис. И главнокомандующий Военно-морским флотом СССР Сергей Горшков, перечеркнув проект разгромного приказа, начертал: «В тех условиях обстановки командирам ПЛ было виднее, как действовать, поэтому командиров не наказывать».

Кто-кто, а уж он-то знал, что и после принудительного всплытия, оторвавшись от конвоя, подводные лодки до последнего дня кризиса продолжали таить угрозу для американского флота.

И все-таки маршал Гречко остался недоволен действиями полярных подводников. – Я бы на их месте, – мрачно заявил он в кругу коллег, – вообще не всплывал. Все было так, как в дурашливой армейской песенке:

На утро вызывают
В особенный отдел:
«Что же ты, подлюка,
В танке не сгорел?!»

А потом приехал Фидель Кастро. У вождя кубинской революции было другое мнение о роли советских подводников в Карибском кризисе, и он попросил представить ему героев Саргассова моря. Ему и представили... Агафонов до сих пор не может простить той давней обиды.

...В честь прибытия главы кубинского правительства на Северный флот состоялся парад кораблей. В общем строю на североморском рейде стояли и все четыре лодки 69-й бригады. После официальной церемонии Б-36 и еще одну дизельную ракетную подводную лодку, 629-го проекта, не ходившую под Кубу, поставили у причала. Длинный и высокий корпус ракетно-носца загораживал щупловатую «букашку». Напрасно капитан 2-го ранга Дубивко, ближе всех прорвавшийся к Кубе, ждал на мостике высокого гостя. Его отвели на ракетносец.

– Для меня так и осталось загадкой, – пожимает плечами Агафонов, – почему Фидель не посетил Б-36... Видимо, наше руководство решило, что подводный ракетносец произведет на него большее впечатление своими размерами, а главное – наличием на борту мощных баллистических ракет.

Скорее всего, так оно и было...

На тридцать три года, как в недоброй сказке, была заколдована слава 69-й бригады дизельных подводных лодок Северного флота. Бесценный боевой опыт засекретили и хранили за семью печатями, доводя его до специалистов лишь «в части касающейся». Низкий поклон контр-адмиралу Георгию Костеву, который первым публично поведал о подвиге своих товарищей по оружию.

Сделал свои беспристрастные выводы и контр-адмирал Владимир Лебедько в своей мемуарной книге:

«Основной причиной неудавшегося прорыва дизель-электрических ПЛ к Кубе явилось отсутствие достаточного опыта у их командиров в уклонении от противолодочных сил противника, а также некоторые пробелы в подводных тактико-технических элементах и тактике. В ходе развертывания подводных лодок им нарезались ограниченные по площади районы маневрирования и ожидания (при отсутствии запасных районов), без широкого фронта прорыва к острову, учета светлого и темного времени суток при выходе на радиосвязь в надводном положении, определении ими своих мест и другие».

Карта на кухне

Большая часть матросов 69-й бригады была рождена в грозном сорок первом году. Тогда, в шестьдесят втором, их бросили под американские авианосцы, как в сорок первом бросали пехоту – их отцов – под немецкие танки. Вдумайтесь в этот расклад: на каждую агафоновскую подводную лодку приходилось по противолодочному авианосцу (40 самолетов и вертолетов) и свыше 50 кораблей, оснащенных изощренной поисковой электроникой. И это, не говоря уже о том, что поле брани освещалось системами СОСУС и «Цезарь». За всю историю мирового подводного флота никому и никогда не приходилось действовать во враждебных водах против такой армады противолодочных сил! Тем не менее «великолепная четверка» бросила вызов большей части американского флота и вела свою безнадежную игру умело и дерзко.

Национальный герой России (даром, что ей неведомый) капитан 1-го ранга в отставке Виталий Наумович Агафонов жил до недавнего времени у черта на куличиках – на дальней окраине Москвы, за Выхино, на улице Старый Гай. Комбрига 69-й и его подводников американские телекомментаторы называли «пиратами Саргассова моря». Соседи Агафонова здорово бы удивились, если бы им сказали, что этот седенький божий одуванчик был когда-то главой «пиратов Саргассова моря»: ни те черного наглазника, ни те попугая на плече.

– Возможно, американцы и считали нас пиратами, – усмехается Агафонов, – но для кубинцев мы были прорывателями блокады, героями Карибского кризиса...

В сороковую годовщину Кубинского ракетного кризиса в зале московского Карнеги-центра собрались ветераны тех давних событий. Приехала и представительная американская делегация во главе с бывшим министром обороны США Макнамарой. После торжественной части я подвел к Макнамаре Агафонова и Шумкова, представил их:

– Господин министр, вот командиры тех подводных лодок, которые вы искали в Саргассовом море.

Макнамара крепко пожал им руки. Дай Бог, чтобы все международные конфликты кончались таким же образом.

А за два года до этой встречи, то есть спустя тридцать восемь лет после «президентской охоты», мы с Виталием Наумовичем Агафоновым, разлили у него в гостиной по маленькой «за тех, кто в отсеках», и он щелкнул ногтем сначала по краю стопки, затем – дважды – по доньшку: чтоб на одно погружение приходилось два всплытия.

Работал телевизор. С экрана снова, как и в 1962, веяло войной. Диктор подсчитывал часы до воздушного удара по Сербии.

Вся жизнь Агафонова прошла в ожидании ударов – ракетно-ядерных, воздушных, торпедных... Но самый страшный удар нанесла ему судьба в 1976 году, когда старший сын Сергей, офицер Северного флота, неожиданно скончался от инсульта. Он навсегда остался в Полярном, на кладбище подводников в губе Кислая. Слава Богу, здравствует младший – Алексей, тоже офицер-североморец.

На кухне Агафонова визит школьная карта мира, на которой помечены недалеко от Кубы три подводные лодки – Б-36, Б-59 и Б-130, – в тех точках, как я понимаю, где их подняли американцы. Понимаю я и то, почему эта карта висит в столь непрезентабельном месте. Высокое начальство, ничтоже сумняшеся, назвало поход неудачным, и ответ этой оценки невольно лег на главное дело жизни Агафонова даже в его собственном сознании. Хотя сам-то он по здравому размышлению так не считает. Однако гордость-то придавлена...

Карта обрамлена фотографиями детей и внуков. Это как бы потомству в пример. С надеждой, что потомки во всем разберутся и оценят по достоинству. И я надеюсь, что, когда вникнут и поймут, чего стоил тот давний поход и чем он был, изумленно ахнут: да, полноте, возможно ли такое?!

Только с годами стало ясно – что совершили подводники 69-й бригады, какое величие духа, какую нечеловеческую выдержку, какую морскую выучку и преданность воинскому долгу явили они за тридевять морей от Родины.

Америка, любая морская держава, бесспорно, гордились бы подобными флагманами, как Агафонов. Почему же в России так и е офицеры пребывают в забвении?

Знаю, отставным офицерам очередных званий не присваивают. Но было такое правило в старом русском флоте: заслуженные каперанги увольнялись со службы в контр-адмиральском чине. Прецедентов достаточно. И Виталий Агафонов должен был бы войти в нашу морскую историю с той адмиральской звездой, которую он по праву заслужил в Саргассовом море. Не будем считать, сколько адмиралов получили свои звезды на московском паркете... Теперь ему уже ничего не нужно. Прах его упокоен на Кузминском кладбище, неподалеку от того места, где стоит мемориал в виде подводной лодки морякам с К-19. Не больше седобородого красивого русского капитана Немо, как называли Агафопова в одном американском журнале.

В 2008 году ушел из жизни командир Б-130, капитан 1-го ранга в отставке Николай Шумков. Уже нет в живых многих офицеров и мичманов с подводных лодок Б-36, Б-59, Б-4, Б-130. Вот почему так важно ныне любое письменное свидетельство участников того легендарного и засекреченного похода. По счастью, некоторые из них все же успели оставить свои записи.

Письма с того света

...И когда в ярко-синих волнах Саргассова моря всплыла под дулами американских крейсеров черная, в кровавых подтеках сурика рубка подводной лодки, все, кто был наверху увидели без биноклей, как из люка вылез невероятно худой – в одних трусах, изрезанных на ленты, – человек, бледный, как картофель из погреба, весь в странных зеленых пятнах, шатаясь под ветром, он с трудом поднялся на мостик и, опираясь на древко, развернул бело-синее полотнище Военно-морского флага СССР. Это был помощник командира Б-36, капитан 3-го ранга Анатолий Андреев.

Из походного дневника капитана 3-го ранга Анатолия Андреева:

У этих желтых ломких тетрадных листков вид древнего папируса. Бумага так иссохла в пекле лодочного отсека, что состарилась раньше времени на несколько веков. Я разворачиваю листки с осторожностью археолога. Передо мной редчайший документ XX века – письмо с того света. Оно бы было таким, если бы кануло в океанскую бездну, но, по великому счастью, этого не произошло и многостраничное послание попало к своему адресату. Помощник командира подводной лодки Б-36, капитан-лейтенант Анатолий Андреев писал его любимой женщине как некий мужской походный дневник без особых надежд, что она его прочтет. Женщину звали Софья. И она была его молодой женой. Опасный поход впервые разлучил их так надолго.

* * *

«Софочка, родная моя!

Пишу тебе это письмо, хотя не представляю, когда и как я тебе его отправлю, но так хочется побыть с тобой вместе, хотя вот так – мысленно... Нелегко сейчас, еще труднее будет потом, но я знаю, что если я все это пройду, я снова буду с тобой...

Тревога! Нас зовет тревога,
И сны срывает с якорей...
...Трап загудел под каблуками.
Люк громыхнул над головой...
А что в пути случится с нами,
Еще не знает шар земной.

Вот уже пятый день, как мы в море. Погода чем дальше, тем хуже. Штормит нещадно. Но очень красиво на ночных всплытиях, когда стоишь на мостике. Сейчас время свечения воды, особенно в Норвежском море, и когда эта вода обрушивается на тебя, она стекает сверкающим каскадом. Зрелище завораживающее! Мне бы так хотелось, чтобы в этот момент под ногами была палуба белого лайнера, а рядом – не рулевой-сигнальщик в резиновом костюме, а стояла бы ты в легком платьице, и слегка бы продрогла, и я бы обнимал тебя, спасая от холода и этого мокрого фейерверка...

У нас выбыл из строя Алик Мухтаров (офицер-минер. – *Н. Ч.*). Он проворонил большую волну, и его крепко приложило о планширь. Перелом двух ребер. Только не говори его жене. А в остальном жизнь вполне сносная...

Идут десятые сутки, а мы еще не знаем, куда держим путь. Правда, сегодня командир официально сообщил экипажу, что идем к месту нового базирования – на Кубу. Думаю, ты узнала это раньше меня по "сарафанному радио".

Перевели стрелки сразу на четыре часа, и все стало с ног на голову. Теперь завтракаем в полдень, обедаем в ужин...

Ночью было чистое небо и я прежде всего отыскал твои звезды в созвездии Ориона (помнишь эти три звезды?). Ты находи их тоже, и будем передавать через них друг другу приветы. Хорошо?... Вижу тебя во сне постоянно и, просыпаясь, говорю тебе “доброе утро”, хотя у вас, в Полярном еще глухая ночь.

В моей каюте разместились сразу три семейства: под настольным стеклом фото жены и дочери флагмеха, на переборке – жена и двое детей Толи Потапова и, конечно же, в рамочке ты с Лялей. Как видишь, на трех квадратных метрах разместились десять человек, и все живут довольно мирно и дружно... Прости, любимая, пора на вахту! Надо еще облачиться в резиновые доспехи, а это довольно хлопотное дело...

Уже полмесяца, как беспрестанно качает. Все впали в некое странное состояние: мы уже не укачиваемся, мы просто устали от качки. Даже ночью как следует не отдохнешь – лежишь и держишься, чтобы не выбросило из койки.

Немного болят глаза – они полны соли, ведь не от каждой волны отвернешься.

Целый час возле лодки шли тунцы. Откуда в них такая сила? Ведь они только на секунду погружаются в воду и мощным толчком выныривают вновь. Залюбуешься...

Моей вахте “везет” на встречи с самолетами и кораблями. Иной раз приходится погружаться два-три раза за вахту. Правда, нынешней ночью испугался, как говорится, собственной тени. Только зашло солнце, и вдруг с востока – быстро движется мигающий в небе огонек. Реактивный самолет?

– Срочное погружение!

Потом всплыли, а сигнальщик снова кричит: “Самолет!”

Я посмотрел повнимательнее и увидел, что он показывает на звезду Сириус.

А мы все идем и идем, давно пересекли меридианы Москвы, Ленинграда, Сталинграда, Крыма. Справа – северная граница США, где-то слева проплывают не видимые нам берега Франции, Испании, Португалии...

Почему люди не умеют ценить счастье близости? Почему это счастье осознается, когда между ними пролегают тысячи миль?

А полумесяц здесь висит здесь, не как у нас, а рогами вверх, дном вниз, как маленький кораблик.

Океан штормит, но он чертовски красив при этом. Весь в крупных барашках, он действительно – седой. Помнишь – “над седой равниной моря”? Все так и есть... Только местами проглядывает голубая-голубая вода, как в озерах по дороге на Рицу. Помнишь? А какие волны! Они не только высоки, но длинны. Так и кажется, что перед тобой встает горный хребет. Наша лодка – как букашка у подножия. Но ночью вся красота исчезает. Остается только мрачная чернота, полная всевозможных каверз...

Ты знаешь, какой запах я теперь ненавижу? Запах резины. Все время наверху в мокром резиновом гидрокостюме. Даже воздуха по-настоящему не чувствуешь...

Мы снова в походе. Мы сбились со счета
Тревог, погружений и вахт ходовых.
Подводная лодка. Мужская работа.

А штурман, в отсеке всхрапнувший уютно,
И двое матросов – ночных рулевых
Опять не увидят, как новое утро
Погасит созвездье огней ходовых.

Океан все же успокоился. Наверху – просто чудо. В лодке – ужас. Волны вокруг яркосиние, с фиолетовым отливом. Вода теплющая – 27 градусов! То и дело выскакивают летучие рыбы. Они совсем небольшие, темно-зеленые, в крапинку...

В эту ночь мне удалось засечь сразу два искусственных спутника Земли. Один – наш, другой – американский.

А в лодке страшная жара. В самом прохладном – носовом – отсеке 35 градусов. Изнываем... Ты же знаешь, я "люблю" жару так же, как ты – холод... Сегодня наш милый доктор продемонстрировал свое искусство хирурга. Одного из прикомандированных офицеров прихватил аппендицит. Витя мастерски вырезал воспаленный отросток. Это в таком-то пекле, когда пот льет ручьями.

Завтра тяжелый день – до захода солнца будем идти под водой, в лютый лодочный зной. Но что поделаешь – на то мы и п о д в о д н и к и.

Милая моя, иду на вахту. Четыре часа буду крутить перископ. Это единственное, что связывает нас с поверхностью, с тем миром, в котором живете вы с Лялей. Но без меня.

Да, крепко прихватили нас наши "друзья", американцы: носа не дают высунуть даже ночью. В такой обстановке у командира начинают сдавать нервы. Хожу у него во "врагах народа". Дело в том, что жара начинает сказывать на работе холодильной установки. Температура в провизионке, где хранится мясо, уже под 8° выше нуля. Мясо портится, и я приказал выдавать его большими порциями, пока все не протухло. Командир решил, что я нарочно порчу продукты. "Слишком часто ходите туда, холод выпускаете!" Приказал закрыть камеру на ключ.

Двое суток никто в камеру не лазил. Потом открыли замок. В нос ударила вонь тухлятины. А ведь могли бы хоть часть мясных запасов спасти...»

И я же еще – «вредитель»!

«От жары, пота, грязи у всех пошли по коже гнойнички. Доктор смазывает их зеленкой. Ходим раскрашенные, как индейцы. Я перешел на "тропический рацион": в обед – только стакан компота. На ужин какую-нибудь молочную кашу и компот. Вечерний чай – только стакан долгожданной влаги. Никакая еда в рот не лезет.

Вот сейчас подвсплыли под РДП (работа дизеля под водой, через поднятую воздухозаборную трубу. – *Н. Ч.*). Чуть-чуть повеяло свежим воздухом. Люди хватают его, как рыбы в зимний мор – широко открытыми ртами.

Вижу в перископ американские корабли. Они остановили для досмотра два наших транспорта. Не стесняются. А нас самолеты снова загоняют на глубину.

Мир втиснут в сумрак боевых постов.
Мы тыщу лет на солнце не глядели...
– Центральный! Слева... Справа... шум винтов!
Акустик побледнел, считая цели.
Припали операторы к планшетам.
Меняем скорость, курс и глубину, —
Не может быть, чтоб наша песня спета!
Когда поймем – нет никаких надежд,
И все-таки надежды не утратим —
Прорвем противолодочный рубеж
И будем в срок в назначенном квадрате!

Бедный доктор. Он даже не может измерить температуру больного – в отсеках нет места, где температура была бы ниже +38. У всех термометров глаза лезут из орбит. У нас тоже...

Четвертые сутки нам не дают даже подвсплыть под перископ. От духоты раскалываются голова. Прошел по отсекам – никого, кроме вахтенных. Все в первом, где чуть прохладнее. Там уже надышали так, что углекислоты выше всякой нормы. Но никто не уходит. Лег и я в обнимку с торпедой. Ее железо чуть холодит. А может, просто кажется...

Пошел второй месяц нашего плавания... Сегодня снова упали в обморок от перегрева трое матросов. Трудно писать. На бумагу капает пот, но стирать его со лба, с лица, с груди совершенно нечем. Использованы все рубашки, простыни и даже, пардон, кальсоны... Бриться невозможно – все обросли бородами. Ходим, как дикари. Посмотрела бы ты на нас...

За нами постоянно следят два эсминца. Все наши попытки уйти на большую глубину и оторваться ни к чему не привели. Идем с риском провалиться на шесть тысяч метров. Это столько у нас под килем. Регенерация воздуха работает плохо, содержание углекислоты нарастает, а запасы электроэнергии падают. Свободные от вахт сидят, не шевелясь, уставившись в одну точку. На вахту уже не идут, а ползут. Температура в отсеках – за 50. А в дизельном – 61 градус жары. Но самое скверное – мы не можем дать никакого хода, кроме малого. Электролит разряжен до воды. Ничего не остается, как всплыть. Но дадут ли нам это сделать?

Этот вопрос мы обсуждали особо. Ведь отправить на дно всплывающую лодку легче простого – притопил ее форштевнем, и амба, даже оправдываться не придется.

Мы выждали, когда американцы отойдут подальше для очередного разворота, и стали продувать цистерны последним воздухом. В центральном посту у люка встал командир. Мне дали в руки Военно-морской флаг. Задача простая – как только всплывем, выскочить на мостик и сразу же водрузить древко с флагом, чтобы из "неизвестной" подводной лодки мы сразу же стали островком территории СССР.

И вот мы на поверхности. Шумы эсминцев стремительно приближаются, а мы никак не можем отдрать верхний рубочный люк. Внутри лодки накопилось большое избыточное давление, его надо сначала стравить. Едва он начал выходить с адским свистом, как центральный пост заволочло туманом. Томительнейшие минуты... Что там наши недруги наверху? Врежут нам в борт или пощадят?

Наконец люк отдраен. Вслед за командиром я выскакиваю наверх – и сразу же на мостик с флагом. Эсминец уже рядом, а над головой со страшным ревом проносится “Нептун”.

Должно быть американцы наблюдают сейчас престранное зрелище: стоит на рубке грязный, заросший, в рваных трусах детина с флагом. Вижу – вовсю шелкают меня фотокамерами. Ладно, снимайте, когда еще увидите вот так вот русского подводника со своим флагом у берегов США.

Командир скрывается от съемок под козырьком мостика. Ему нельзя светиться... А с кормы налетает на бреющем новый самолет.

Нас усиленно снимают. Думаю, моя чумазая, в зеленых пятнах физиономия наверняка появится на обложках морских американских журналов.

Самолеты обдавали меня выхлопными струями так сильно, что я с трудом удерживался на ногах. Однако закрепил флаг и сам удержался.

Эсминец ведет себя корректно. Он передал по международному своду свои позывные и запросил по-русски: “Нужна ли помощь?” На нем даже не сыграли боевой тревоги. Американские моряки стояли по всему борту, на мостике – офицеры. Одеты в белые рубашки и легкие синие брюки. Матросы махали нам руками, но мы, памятуя наставления “старших товарищей”, от контактов воздерживались. Твердо молчали. Больше всего нас тревожило, как отреагирует на наше всплытие Москва. Вряд ли там будут вникать в наши обстоятельства. Назначат виновного, и делу венец. Ладно, посмотрим...

...Третьи сутки идем под конвоем. По идее, надо бы сделать попытку оторваться, уйти под воду. А если не выйдет? Всплыть еще раз они нам не дадут, это уж как пить дать. Мы перехватили радиограмму, в которой действия эсминцев оценены весьма сдержанно. Видимо, ждали от них более решительных действий.

А Москва молчит...

Милая моя! Опять трое суток не был в своей каюте, хотя дойти до нее самое большее – двадцать шагов... Мы все же рискнули и нырнули!

Сначала был солнечный день. И мы, используя свое "свободное плавание", отремонтировали антенну, надстройку, привели все в полный порядок не хуже, чем в базе. С нетерпением ждем сеанса связи с Москвой, которая упрямо молчит. Вдруг акустик докладывает, что гидролокаторы эсминцев на время прекратили работу. В этот момент наши конвоиры проходят мимо нас так близко, что видно, как их моряки протирают механизмы, два негра в наушниках стоят на сигнальном мостике, лениво посматривает на нас вахтенный офицер... А у нас уже – боевая тревога. Все сжались, как пружина.

Приборных шкал зеленый пересверк.
От напряженья занемели руки.
Надежно перекрыли путь наверх
Задраенные рубочные люки.
Еще один глухой удар волны...
Отсеки ждут сигнала к погруженью...
Короткое мгновенье тишины
В смертельно затянувшемся сраженьи.

На мостике остались только трое: командир, старпом и я. Вот “Генри” немного отошел, и мы за спиной командира незаметно спустились в люк. Перископы у нас были подняты давно, и я припал к окулярам. Корабли легли на курс поворота. Командир прыгнул вниз.

– Срочное погружение!

Вот уже скрылась рубка... Я видел в перископ, что на “Генри” пока все спокойно. И только когда мы ушли на глубину 25 метров, на эсминце взрвали машины. Мы поднырнули под него и рванули самыми полными ходами. “Генри” метался наверху, словно зверь, упустивший законную добычу.»

«Два часа пролетели в одну минуту. И вот посылки гидролокатора стали слабеть, отдаляться... Но радоваться было рано. На всякий случай мы зарылись поглубже и двинулись на юг, в сторону Америки, искали же нас на северо-востоке. Опять двое суток мы не высывались из-под воды. Опять пекло, невыносимая сауна, но люди подшучивают над нашими конвоирами.

Обстановка все же очень напряженная: нас ищут 6 эсминцев и добрая дюжина патрульных самолетов. Только успевай отворачивать в разные стороны. Время от времени шлем в Москву радиogramмы с разведанными по нашему району. Ведь мы в центре всей заварухи. Но Москва либо молчит, либо задает глупейшие вопросы. Все дико обозлены. Анекдоты рождаются на каждом шагу.

Не понимаю, что происходит. Или нас приносят в жертву ради каких-то высших целей, или... Не хочется думать, что у нашего командования не все в порядке с...

Милая моя, а ты там мерзнешь на Севере диком! Каждую минуту думаю о тебе. Через 10 дней будет “чарка” – 45 суток нашего похода. Узнаем замечательную новость: нам не хватает топлива, чтобы вернуться домой. Возможно, будет дозаправка в океане. Так хочется верить, что Новый год мы будем встречать вместе!

Трое суток уходили от настырных преследователей... Как покрутишь в душевной рубке перископ четыре часа – с ног валишься, а в глазах от напряжения чертики прыгают...

Милая, тебе не надоели еще мои жалобы? Сейчас попробую развеселить. Стою на вахте, даю команду “Приготовиться к ужину!”. И вдруг выясняется, что ужин еще не готовили: оба кока мертвецки пьяны. Отметили ночью годовщину Великого Октября! Пришлось прибегнуть к коллективному творчеству: пять мотористов и торпедистов сварганили, как могли, какой-то супчик и манную кашу. Суп получился очень даже ничего. А вот манная каша... Н-да.

Натужно вентиляторы ворчат
И крутятся почти что бесполезно,
Мешая дух сопревшего борща
С чуть сладковатым запахом железа.

14 ноября – ура! – приказ на возвращение! Идем домой, в родной Кольский залив. Правда, для нас он находится в другом полушарии планеты. Но курс уже – 40 градусов. Это норд-ост, наш милый северо-восток.

На радостях стали выпекать на завтрак свой хлеб. Замечательно получается.

Море снова заштормило. А это нам невыгодно – увеличился расход топлива, которого и так не хватает 20 тонн. Но ничего, хоть руками догребем до Кольского! Главное – домой! Неужели я смогу увидеть тебя, обнять? Нет, сейчас лучше об этом не думать...

Курильщики маются: папиросы еще есть, а вот спички – наперечет. Каждая на вес золота. Ввели лимит: в сутки одна спичка. Остальные прикуривают. Стали придумывать агрегаты для прикуривания. Но ведь в лодке не прикуришь, а на мостик не вытащишь...

Еще одна проблема: кончилось сливочное масло. Не додали нам его. Кончились консервированный хлеб и печенье. Перешли на сухари, но они не выдержали жары и сырости.

Выбрасываем все за борт. Боже, сколько продуктов попорчено! Плохо нас подготовили к таким морям...

Софочка, до нашей встречи осталось чуть больше месяца. Уже прошли ось Нью-Йорк—Баку. Только бы топлива хватило...

У нас полетел один дизель. Плетемся почти пешком – со скоростью 10 километров в час. А впереди еще 8000 километров. Когда же доберемся?!

Там идет день и ночь в эту пору
Тополиный рассыпчатый снег.
Здесь – холодный пенал коридора
Из центрального в первый отсек...

Сегодня достал свою шинель. У нее такой вид, что даже в полярную ночь стыдно надевать. Вся белая от муки, еле отчистил...

Сегодня прошли меридиан Ленинграда!

Как глупо сыграть в пучину, когда дом уже так близок. Да еще из-за упрямства лишь одного человека! Вчера ночью командир упорно шел под перископом, хотя наверху было чернее, чем у... Битый час пришлось ему доказывать, что это опасно, и даже пришлось потребовать, чтобы он записал свое решение в вахтенный журнал, прежде чем он поднялся в рубку и сам не увидел в перископ огни проходящего судна, шума которого акустики почему-то не услышали, а вахтенный офицер не заметил огней. Пришлось срочно погружаться.

Милая моя, через девять дней я смогу увидеть тебя и прижать крепко-крепко!.. Буду сидеть и смотреть на тебя часами, любоваться каждым твоим движением... Прочитал в одной ученой книге, что только морякам, летчикам и шоферам присуще одно психологическое свойство: внимательно следить за обстановкой и при этом все время думать о самом сокровенном. Именно так я отстоял все свои вахты – с мыслями о тебе.

Поют винты. Всплывать еще не скоро.
Но в герметичном чреве корабля
Мы знаем все,
О чем вздыхает море,
И все,
О чем тревожится земля.

А наверху уже потянуло севером. Морозец в воздухе. Всю ночь полыхало полярное сияние. Норвежское море сильно штормит, и нас здорово кладет. Скорость упала. Дожигаем последние тонны соляра. Нам навстречу выслали танкер. Но передача топлива на такой волне невозможна. Механик придумал какую-то адскую смесь из масла и воды. Идем на ней, но все-таки идем...

Сегодня в 11.30 я увидел землю. Это были очертания норвежского берега. Но скоро появятся и наши сопки. Завтра откроются наши маяки, и моя вахта будет входить в Кольский залив...

На “адской смеси” механика протянули недолго – только до входных маяков в Кольский залив. Дальше пошли на электромоторах. Запаса энергии хватило, чтобы только-только дотянуть до причала – с того конца света...

Победный миг! Моторам дан отбой.
И только шпиль еще кряхтит помалу.
Облезлой, обмороженной скулой

Подлодка прижимается к причалу».

* * *

В тот день автору этого письма-дневника, помощнику командира подводной лодки, капитан-лейтенанту Андрееву так и не удалось обнять жену. Он только смог позвонить ей по телефону.

– Софочка, любимая! Так был рад слышать твой родной, милый голос. Как я рад, что все хорошо кончилось, что вы все здоровы!

Как я и предполагал меня сегодня не пустили. Назначили дежурным по кораблю... Приду завтра.

Слава Богу, – сказала, – живой...
Взгляд исполнен и счастья, и муки.
Вот я снова стою пред тобой
После долгой, как вечность, разлуки...

Вместо послесловия

Роман подводника закончился счастливо. Анатолий Петрович Андреев прожил с супругой душа в душу сорок лет, вместе вырастили замечательную дочь Лилию. Все семейство, слава Богу, здравствует ныне в Петербурге.

Письмо из «карибской автономки» хранится дома, как историческая реликвия. Собственно, так оно и есть: время сделало его документом истории, свидетельством большой, настоящей любви. С разрешения автора я публикую его, слегка сократив и вставив в текст стихи поэта-подводника, капитана 2-го ранга Владимира Тыцких.

А вот капитан 1-го ранга в отставке, командир-подводник Евгений Шеховец, ходивший под Кубу на Б-4 в качестве штурманского офицера, сам писал стихи, и довольно неплохие. Его вдова передала главы из походного дневника своего мужа, тогда еще, в те далекие годы капитан-лейтенанта.

«С заданием пакет лишь в море будет вскрыт»

Из походного дневника командира штурманской боевой части подводной лодки Б-4, капитан-лейтенанта Евгения Шеховца:

«Итак, мы в Полярном. В первые дни наш новый корабль вызывал у подводников огромный интерес. Дизельная торпедная подводная лодка второго послевоенного поколения, проекта 641 была хоть и серийной, но внешне несколько отличалась от своих сестер-предшественниц. Она имела новую гидроакустическую шумопеленгаторную станцию с диаметром базы 2 метра, установленную в носу выше ватерлинии и закрытую обтекателем в виде гондолы из нержавеющей стали. Мы к этой "гуле" привыкли и называли "бульбой". У тех, кто ее видел впервые, она вызывала насмешки. А в Ленинграде, когда мы на День Военно-морского флота стояли на Неве, я, будучи отпущенным на берег, услышал, как "знаток" объяснял, что в нужный момент «бульба» якобы раскрывается и оттуда вылетает ракета.

На первых лодках этой серии спальные места были устроены на две трети экипажа. Предполагалось, что при трехсменной вахте одна смена бдит, две могут отдыхать.

Но каждая последующая единица (есть и такое полусекретное название ПЛ) оснащалась чем-то новым, хоть и отечественным, но традиционно громоздким. Наша лодка была построена в первой десятке и за счет дополнительного радиоэлектронного вооружения лишилась четырех спальных мест. Через два года я участвовал в приемке очередной лодки, которая лишилась уже восьми спальных мест. Мы получили за эту жертву кондиционеры размером с двухдверный шкаф, заваленный набор. Именно этому 641-му проекту я отдал 24 года и могу говорить о нем бесконечно и даже петь. Ограничусь двумя куплетами под «Елочку» – первым и последним:

Родилась наша лодочка
Немного лет назад,
И колыбелью лодочки
Был город Ленинград.
Родилась наша лодочка
На верфи "Судомех",
И хоть она серийная,
Но все же лучше всех!

...В Полярном мы с ходу включились в отработку курса боевой подготовки дизельных торпедных лодок. В довольно короткий срок сдали их и вышли в первую линию. Стали "первым штыком, в ком уверен главком".

И вот еще в конце 1961 года пошли разговоры о том, что целая бригада подводных лодок перебазировается на Кубу... Слухи в Полярном всегда идут от "Циркульного" – по линии ОБС (одна баба сказала). "Циркульный" – это первый жилой каменный дом в новом, советском Полярном. Полукруглый, с колоннами, он стоит в центре города, возвышаясь над Екатерининской гаванью, непосредственно перед проходной в подплав. На первом этаже гастроном и промтовары.

Кто принес эту весть? Конечно, помощник командира лодки, капитан-лейтенант Юрий Кокорев. Он уже имел опыт базирования в Албании и к тому же был очень красноречивым: там, где Юрка, там говорил только он, остальные – слушали.

Вновь возобновилась подготовка по теме "Кама". Экипажи всех четырех лодок, назначенных к перебазированию, переселились на плавбазу "Котельников". Туда же перебрался и

штаб бригады во главе с контр-адмиралом Евсеевым, ее командиром. Командир лодки военного времени, он был первым комбригом, который получил звание контр-адмирала.

За несколько суток до начала похода контр-адмирал Евсеев, ссылаясь на болезнь, отказался идти в море. Сегодня его заплевали в прессе, затоптали, а тогда перевели на должность капитан-лейтенанта (помощника командира ПЛ). К своему стыду, и я был в числе тех, кто поддерживал официальное мнение, а фронтовику Евсееву оставалось только одно – умереть. Что он через несколько месяцев и сделал.

И вдруг полная неожиданность: не пойдут никуда ни ракетные лодки, ни надводные корабли, пойдём только мы – торпедные подлодки. Пойдем скрытно и без плавбазы. Что тут началось! Надо было загрузить многочисленное имущество, которого обычно лодки в море не берут, так называемый, базовый ЗИП. А это не один грузовик! Даже паровые шланги для отопления ПЛ пришлось брать.

Так как плавбаза с нами не шла, на лодки был распределен и штаб бригады со своим личным и штабным имуществом. Нам достались новый комбриг, капитан 1-го ранга В.Н. Агафонов и около пяти штабистов.

В первые сутки после приема всех штатных запасов на лодке, выходящей в поход на боевую службу, не развернуться, не протолкнуться.

Особенно из-за продуктов, взятых на 90 суток (такова автономность нашего, 641-го проекта). Проектант предусмотрел размещение продуктов из расчета только на сорок пять суток, да и то с натяжкой. Поэтому коробки, ящики, мешки с продуктами были везде, куда только можно было что-нибудь втиснуть.

Начался скрытный этап перехода. Куда идем и надолго ли – о том никому, кроме командира, неизвестно.

Надолго и куда, о том никто не знает.
С заданием пакет лишь в море будет вскрыт.
Родные берега в рассветной дымке тают,
Простор необозримый впереди открыт...

Впрочем, не думаю, что цели и сроки нашего похода не были известны командиру, старпому, заместителю командира по политчасти, капитану 3-го ранга Валентину Васильевичу Важенину, командиру штурманской боевой части, капитан-лейтенанту Николаю Васильевичу Батасову, делавшему предварительную проработку маршрута. Думаю, что знал и механик, инженер-капитан 3-го ранга Николай Андреевич Скрылев. И помощник командира, каплей Юрий Александрович Кокорев должен был знать хотя бы потому, что он всегда все узнавал одним из первых.

Мы же, “группмены” (командиры групп), рулевой – старший лейтенант Петр Сидорович Алексеенко, торпедной – я, моторной – старший инженер-лейтенант Геннадий Дорофеевич Минченко, а также связист, старлей Лимир Павлович Винокуров и доктор, капитан медслужбы Владимир Эмильевич Терек – только гадали: куда же?.. “Деза” была организована блестяще.

Меня же, чьим девизом было “Меньше группы не дадут, дальше ТОФа не пошлют” (Тихоокеанского флота), не страшил командирский диктат. Мой диван был в шумном электромоторном отсеке, и лежал он на высокооборотном агрегате питания гирокомпаса. А прислонялся я во сне к бортовому разъединителю главного тока, напряжением 220 вольт, зато силой тока до десяти тысяч ампер.

Постепенно спальные места были восстановлены, продукты и имущество распиханы и запиханы по многочисленным “шхерам” – закуткам. Установился порядок с приемом пищи в кают-компаниях – младшие офицеры питались в третью очередь.

Наладили жесткий режим экономии питьевой воды. Автономность лодки – 90 суток, а запас пресной воды такой, что норма на одного человека в сутки не превышает 5 литров, включая приготовление пищи (причем первое блюдо дважды), чай на завтрак и на вечерний чай (вроде ленча), компот на обед. Овощи, посуда мылись морской водой.

Если оказывалось, что на энные сутки перерасходованы сколько-то литров пресной воды, прекращалось приготовление первого блюда на ужин, а чаепитие ограничивалось одним, и то не полным, стаканом на душу населения.

На санитарно-гигиенические цели пресная вода не предусматривалась. Умывались мы, чистили зубы (брр!), мылись только морской водой. И не такой, как в Черном, Белом и даже Баренцевом морях (о пресной Балтике и говорить нечего!), а крепким рассолом в 32 промилле мирового Океана (промилле: 0,001 целого процента).

Специальное, морское мыло в этой воде не пенится, как сметана, мажется по коже и, не смывая грязи, с трудом смывается с нее. А волосы на голове забиваются этой массой и вовсе не смываются. Освободиться от этой дряни можно было только в сухом виде, энергично ероша волосы или вычесывая ее.

Нам рекомендовали взять с собой стиральный порошок “Новость”. О шампуне тогда еще не было и речи. Мы так и сделали. Мы мыли порошком руки, умывались, мылись. И не прогадали. В походе. А в дальнейшей жизни – сомневаюсь. Я не знаю подводника, у которого не было бы какого-либо, мягко говоря, кожного изъяна – перхоти ли, грибка, псориаза...

На седьмые сутки похода – 7 октября – наша лодка форсирует Исландско-Фарерский противолодочный рубеж...

На оперативный простор Атлантики с востока можно проникнуть только двумя путями – Датским проливом или проходом между Исландией и Фарерами. На случай войны НАТО предусматривает здесь развертывание противолодочного рубежа глубиной миль триста. Это своего рода слоеный пирог из противолодочной авиации, минных заграждений, противолодочных подводных лодок и надводных кораблей, стационарных гидроакустических станций. Но, слава богу, пока еще не военное время, и рубеж обслуживается одним патрульным самолетом «WV-2» который базируется на авиабазу Кефлавик (Исландия). Маршрут самолета – ломаная линия, проходящая через контрольные точки.

Итак, 7 октября. Московское время 19.45 (в целях удобства управлением подводными лодками мы не пользовались поясным временем ни тогда, ни позднее). Прозвучала команда: “Боевая готовность № 2 надводная, 3-й смене приготовиться на вахту” Смена собралась в 4-м отсеке на развод. Командир БЧ-5 инструктировал вахтенных отсеков, я напутствовал посты наблюдения и управления машинными телеграфами и рулями (на лодке, кроме традиционного руля – вертикального – по направлению, есть еще горизонтальные рули – рули глубины, да еще по две пары – носовых и кормовых). Мы с сигнальщиком отличаемся от других тем, что на нас напялены прорезиненные химвоштанки.

В 19.55 раздалась команда: “Третьей смене заступить!” В свою очередь, я скомандовал “По местам!”, потом прошел в Центральный пост в 3-м отсеке, зашел в штурманскую рубку. Проверил место ПЛ, ее опережение или отставание от подвижной точки, курс, скорость, а в напутствие спел частушку:

Ты куда меня ведешь,
молоденьку девчоночку?
Я веду тебя в сарай,
не разговаривай, давай.

Поднявшись на мостик, я тут же умылся – волна ударила в лобовую часть ограждения рубки, вода поднялась снизу (лодка зарылась под подошву волны) и рухнула сверху через

ограждение рубки. Стало темно. Только голубел подсвеченный снизу, из Центрального поста водоворот в верхнем рубочном люке. Две секунды, и волна схлынула в корму, еще 2—3 секунды, и вода ушла вниз, внутрь лодки и туда, откуда и пришла, – в океан.

“Мостик! – запросили из Центрального. – Как вы там?” – “Нормально!” – отвечает тезка Гагарина, только Александрович, а не Алексеевич, помощник командира лодки, капитан-лейтенант Кокорев, он же вахтенный офицер, командир второй боевой смены. И тут же спустился вниз ко мне, под “kozyрек” – самое защищенное от стихии место на мостике, с иллюминаторами для обзора носового сектора. Но обзор ограниченный. Поэтому мы правим вахту “на заборе” – на площадке 1,5 м выше, возвышаясь над всей лодкой выше пояса, с секторами обзора горизонта и воздуха 360 градусов.

– Горизонт чист!..

– Горизонт чист, – скороговоркой сдавал вахту Юра, – погода дрянь, ветер 280 градусов, 12 метров в секунду, волна 5—6 метров, облачность 10 баллов, видимость 7 миль. Указания на вахту – новых нет. Остальное ты знаешь.

– Принято, – отвечаю я.

– Давай, докладывайся! – торопил Юра. Он, несмотря на химкомплект, промок насквозь, промерз, и его ждали заслуженный ужин и отдых.

Я взобрался на “забор”. Привязался – влез в петлю из прочного конца и затянул ее на груди (потом для этой цели на лодки стали выдавать монтажные пояса). Проверил, закрепился ли сигнальщик. Одновременно осмотрел горизонт и воздух, не упуская из поля зрения набегавшей волны.

Было еще светло, но плотность облаков такова, что невозможно было определить, где солнце. Серое небо, серое море – не то. И свинцовое – не то. Неприветливое – слабо. Враждебное? Точнее...

Волны высотой 5—6 метров, как оценил их Юрка, мне показались “выше сельсовета”. Высота глаза наблюдателя на ПЛ – 7,5 мет-ра. И когда лодка при длине волны около 100 метров (длина лодки – 91 метр) ритмично через 5—7 секунд то поднимается на гребень, и тогда волна кажется не более пяти метров, но когда опустится в подошву, тогда да – высота волны резко вырастает. Но вот лодка, почему-то задержавшись на гребне, вдруг как рухнет под подошву следующей волны и на нас стремительно набегает шипящая стена воды. Я кричу сигнальщику:

– Берегись!

Мы нагибаемся, поворачиваемся боком, руки в мертвой хватке на конструкциях мостика, дыхание затаено, глаза закрыты – стена бьет тебя всего сразу, крутит, рвет, кромсает и сходит назад. Ты плюешься, кашляешь, харкаешь, естественно, материшься... На запрос снизу: “Как вы там?” – отвечаешь: “Нормально!” Потом приходишь в себя и шарить глазами по горизонту и воздуху...

Никого? Слава богу, никого...

Но такое купание случается не через 5—7 секунд, а пореже – через 5—7 минут. И я, освоившись на мостике, нажимаю тангенту “Нерпы” – внутрикорабельной связи:

– Внизу! Подключить командира! Товарищ командир, старший лейтенант Шеховец вахту принял исправно!

– Меняйтесь!

У командира нет вопросов — он после ужина уже поднимался наверх для перекура.

Кокорев, дождавшись переката девятого вала, чтобы не оказаться в роли поршня под многотонным водяным столбом, исчез в шахте люка. Погода не располагала к выходу наверх для перекура, и, кроме нас с сигнальщиком, на мостике не было никого. Мы стояли с ним друг против друга, по диагонали, непрерывно осматривая: я – носовую полусферу, он – кормовую. Если полностью нас накрывало сравнительно редко, то ведро-другое холодного крутого рассола мы имели от каждой второй или третьей волны, ударявших в лобовую часть мостика. Но вот

повышенный взлет лодки, зависание – и площадка, на которой мы стоим, стремительно и долго уходит из-под ног вниз. “Берегись!” Отплевываясь, мы еще перешучиваемся и хохочем. Хотя море требует уважения к себе и в этом походе легкомыслие и неуважение к морю было не раз наказано переломом ребер, выбитыми зубами, вывихами рук, пальцев, разбитыми носами и просто “фонарями”. Пять суток блаженства...

Чем ниже (южнее) мы спускались, тем спокойнее становился океан, выше температура, “чище” визуальный и радиотехнический горизонт – ни самолеты, ни корабли (вообще надводные цели) по несколько суток не загоняли нас под воду.

Наступили дни, когда ходовая вахта на мостике (с разрешения командира!) неслась по форме одежды “ноль”, то есть в трусах. Океан чуть-чуть дышал, поверхность его, изумительной синевы, гладкая, как не знаю что, вспарывалась форштевнем лодки так аккуратно, что надстройка ПЛ, имеющая в самой высокой части не более двух метров, оставалась сухой. Нас сопровождали дельфины, парами и большими группами. Скорость, изящество и приветливость – восхитительные создания! Поражает то, что они выскакивают из воды одновременно! У меня есть фотография, на которой запечатлен миг, когда в воздухе одновременно были десятка три дельфинов!

Солнце уже не греет, а печет. На небе редкие перистые или высококучевые облака. К концу вахты кожа у нас покраснела и даже чуть-чуть побаливает – легкий ожог. Сигнальщик, перегревшись под субтропическим солнцем, чувствует себя хуже – озноб, повысилась температура. Но ночью, спустя 8 часов, он исправно выходит на вахту. Температура в норме, побаливают только плечи.

Ночью погода и обстановка не изменились. Небо густо-черное, звезды крупные, появились новые для нас созвездия Южного полушария – Южная Корона, Южный Крест и другие... Фосфоресцирует вода, да так ярко, что подсвечивает корпус ПЛ, зеленоватые отсветы даже на наших лицах. Вокруг лодки голубое пламя, за кормой – голубая полоса кильватерного следа, белая в районе гребных винтов, затухающая в нескольких кабельтовых позади.

В другой раз в облачную ночь сигнальщик обратил мое внимание:
– Посмотрите!

Я оглянулся и был поражен: штырь антенны был объят сине-фиолетовым пламенем! Это был столб диаметром около 20 сантиметров и высотой около метра. Огни святого Эльма! Потом мы обнаружили подобный эффект на макушках капюшонов, на кончиках поднятых пальцев, наэлектризованный воздух светился даже на задранном носу! Вот так развлекалась верхняя вахта большой подводной лодки!

Но вскоре комфорт мягких субтропиков тоже остался за кормой. С каждым пройденным градусом широты становилось все жарче и жарче. Кондиционеров на лодках в то время еще не было. Была объявлена форма одежды “Разовая”. Одноразовое белье – безрукавка, трусы с кармашком, сандалии на босу ногу. На шее одноразовое полотенце. Положены были еще одноразовый носовой платок и такие же носки. Но платок был в буквальном смысле «разовый», хотя, как и весь комплект белья, выдавался на 10 суток. Носков потом после похода хватало если не на год, то на полгода – точно. Это белье не подлежало стирке, а после носки шло в ветошь, которой на лодке всегда не хватало. Однако в тылах нашлись умники, которые в 70-х годах добились того, что за счет разового белья сократили норму снабжения ветошью.»

Мы подолгу от мира вдали.
Дни и ночи глубинами стертые.
По рождению мы дети Земли,
Но живем в измеренье четвертом.

Под бомбами

«– Срочное погружение!

Смолк дизель. Доктор опустил свой перископ, я же непрерывно смотрю на самолет, пытаюсь, пока лодка не готова, определить тип самолета. “Марлин”! Наконец дизельный отсек доложил:

– Пятый готов к погружению.

– Боцман, погружаться на 120 метров! Доложить командиру, погрузились от самолета!

Перископ стал дрожать от среднего хода, и я его опустил и спустился в центральный пост. Командир изменил мое приказание: погружаться на 180 метров. На глубине около 100 метров мы изменили курс. Минут через пять раздался взрыв. Все отсеки доложили, что слышали взрыв в районе своего отсека. Взрыв небольшой мощности, аналогичный взрыву ручной гранаты. Еще взрыв. Потом еще... Была объявлена боевая тревога, и мы погрузились на 240, а потом и на все 250 метров. Бомбежка длилась очень долго, часов восемь. Гранаты рвались то ближе, то дальше. И все это время мы стояли по боевой тревоге. Проходили часы, напряжение в отсеке спадало, кто-то что-то рассказывал, кто-то с кем-то спорил, повышались голоса, потом Центральный голосом командира возвращал нас к суровой действительности:

– Седьмой, нас бомбят, а вы смех...ечками занимаетесь!

Мы постепенно уходили из района обнаружения, а может быть, патрульный самолет выбрал ложное направление. Но взрывы наконец погасли шипя. Именно – шипя. Если на малых дистанциях это был короткий звук высокого тона, как будто стегали по корпусу стальным прутком, то с увеличением дистанции звуки взрывов теряли высокие тона, увеличивалась их длительность и, наконец, вовсе превратились в чуть слышный шорох.

Мы перешли с главного мотора на движение под мотором экономического хода, всплыв на 150 метров. Это мотор небольшой мощности, 80—100 об/мин. На таких оборотах подлодка под экономходом развивает 1,2—1,5 узла. Это меньше 3 км/час – скорость медленно идущего человека.

Но вдруг послышался слабый писк корабельного гидролокатора. Это самолет вызвал ПУГ – поисково-ударную группу. Мы вновь прибавили ходу, перейдя на главный мотор, а также изменили глубину погружения. Гидролокатор прослушивался часов шесть, сила сигнала не превышала 2 баллов. А это значит, работал он далеко, миль 25. Когда затих гидролокатор, кончилась ночь и начался день, который мы просидели под водой и всплыли лишь с наступлением вечерних сумерек, через 32—34 часа после срочного погружения. Было тихо. И море, и тактическая обстановка. Сразу же начали зарядку аккумуляторной батареи. Мы пропустили много сеансов связи и поэтому сделали запрос об информации для нас, а заодно объяснили причины пропуска.

Этой ли ночью или в очередной сеанс связи было получено радио:

1) в районе Кубы США начали учение амфибийных сил;

2) нам занять район ожидания с координатами... (это у Багамских островов, со стороны Атлантики).

Каждый час мы штурмуем редут.
Верим в ангелов, Бога и черта!
Наши лучшие годы пройдут
В глубине – измеренье четвертом...

«Хватит испытывать судьбу!»

«Последняя ночь перед приходом в базу, последняя зарядка аккумуляторной батареи. Я отдыхаю во 2-м отсеке на чужой койке под шум просасываемого через отсек и батарею воздуха. Просыпаюсь от потряхивания за плечо.

– Товарищ старший лейтенант, выйдите из отсека!

Я никак не пойму: почему выйти? На вахту? В отсеке тишина. Я вышел в Центральный. Там командир, старпом. Все хмурые и все молчат. И тоже тишина. Наконец командир спрашивает через открытую переборку во 2-й отсек:

– Сколько?

– Все также, 4 %.

Водород! В результате неправильного приготовления системы вентиляции во 2-м отсеке к концу зарядки водород не выводился из отсека, а накапливался, достигнув концентрации гремучей смеси! Все было остановлено, даже вентиляторы. Водород удалялся “естественно, в атмосферу” (это не ирония, а цитата из документа). Через полчаса, когда концентрация упала до 2,5 %, были пущены вентиляторы.

Через несколько часов после этого эпизода происходит эпизод № 2: из-за неправильных действий трюмного машиниста 7-го отсека, который из благих намерений выводит из строя гидравлическую систему, лодка из положения под РДП на перископной глубине проваливается на 120 м. А под килем было 180 м! Баренцево море не отличается глубинами. Конечно, на лодке было предусмотрено запасное ручное или электрическое управление жизненно важными механизмами на такой или подобный случай. И мы постоянно тренируемся по переводу управления с гидравлического на ручное (клапана и захлопки) и электрическое (рули). Но на тренировках не всегда можно создать обстановку, полностью совпадающую с реальной. В некоторых случаях создавать ее просто запрещено – опасно. А режим “под РДП” – как раз именно такой опасный случай.

А где-то за 2—4 часа до всплытия в назначенной точке (где завершался скрытый этап возвращения в базу) вдруг зазвучали частые звонки колоколов громкого боя: “Аварийная тревога! Пожар во 2-м отсеке!” Короткое замыкание в электропроводке электрокипяльника на 10 л для мытья посуды (вода-то была морская!). Командир сказал “хватит испытывать судьбу” и приказал всплывать при молчаливом согласии комбрига, капитана 1-го ранга Агафонова. Кстати, о комбриге.

Я не могу вспомнить ни одного случая, чтобы он вмешался в действия командира, как не могу в последующие годы вспомнить других начальников, оказавшихся на борту, которые не вмешивались бы в действия командира. Возможно, здесь сказалось, во-первых, то, что Рюрик Александрович Кетов действовал всегда так решительно и отдавал приказание таким внушительным голосом, что даже представить трудно, как кто-то может оспорить его решение. Во-вторых, Агафонов пришел к нам с лодок другого типа и не мог знать все особенности 641-го проекта. Не мне судить, хотя с годами и я стал командиром ПЛ, но мое отношение к своему первому командиру так и осталось лейтенантским.»

«Теплая» встреча

«Итак, мы всплыли, миновали остров Кильдин, вошли в Кольский залив, через Сайдагубу в бухту Ягельную и часа два томились, в дрейфе, ожидая, когда же нам назначат причал и разрешат швартоваться. Мы томились, злились, радость возвращения медленно, но безвозвратно испарялась. Наконец, когда это произошло, прозвучал долгожданный аврал: “По местам стоять, на швартовы становиться”. Мы, швартовные команды, мигом выскочили наверх, где, несмотря на то что 15 декабря стояла в разгаре полярная ночь (шесть суток до зимнего солнцестояния), было светло, слабый мороз, редкий снежок и безветрие. Но швартовались мы так же долго, как и ждали “добро” на заход в бухту. Лодка, к борту которой мы становились, долго не принимала концы (!) Как мы вскоре узнали, она находилась в боевом дежурстве с ядерными ракетами в шахтах и не имела права допускать кого бы то ни было к борту. Но встречавший нас лично командир эскадры, контр-адмирал Рыбалко принял ответственность на себя и мы все-таки “привязались”. Затем около часа по всей территории базы искали для нас сходню. Таковой, увы, не нашли. И с одного круглого борта на круглый другой подали две доски-сороковки. Адмирал первым, балансируя, перешел на наш корпус, принял рапорт командира, приказал собрать экипаж в 7-м отсеке, где добил нас короткой речью: “Ну, задания правительства вы не выполнили. А пока отсутствовали, здесь кое-что изменилось. Так что давайте привыкать к новым порядкам”. И под команду “Смирно” покинул отсек и, не задерживаясь, оставил подводную лодку.

Нас поселили в крысятниках старой-престарой плавбазы “Инза”. Офицеров разместили по четверо – в слепых каютах, без иллюминаторов (подводники! Им привычно!), совершенно не пригодных для жилья. Матросы – в кубриках с еще более худшими условиями. Командир надолго сгинул, отчитываясь за поход сначала в эскадре, потом на флоте, потом в Москве. У старпома было не меньше забот с отчетами, но он хоть изредка появлялся перед нами. Офицеры рвались в Полярный к семьям.

Меня через сутки крутили по дежурствам. 20-я эскадра, сформированная для похода на Кубу, потеряла свое предназначение, лодками не занималась, аборигены (местное соединение) нас за своих не признавали. Мы оказались ничьи, на чужой территории, на нас вешали всех собак! Мы злобились и разлагались. И когда штурман в ответ на какое-то замечание старпома обложил его матом, а старпом, классический старпом, в интересах службы и порядка не дававший спуску никому, молча сглотнул оскорбление и вышел, я понял, что дальше ехать некуда.

Где-то после Нового, 1963 года, который мне совершенно не запомнился, настолько серы и однообразны были дни этого периода, замполит вдруг стал обегать все наши гадюшники с радостными возгласами: “Все на митинг! Все в кубрик на митинг!” Нехотя и не сразу собрались один-два офицера, два-три мичмана, старшины и матросы, естественно, все, кроме вахты, – им деваться некуда.

– Товарищи! – начал замполит. – Нам оказана высокая честь. Слушайте телеграмму главнокомандующего Военно-морским флотом и члена Военного совета – начальника политического управления ВМФ! В годы Великой Отечественной войны на средства трудящихся Челябинской области была построена подводная лодка М-105, которая, сражаясь с немецко-фашистскими захватчиками в составе Северного флота, покрыла себя неувядаемой славой и стала гвардейской. М-105 давно перестала существовать, но ее имя навечно вписано золотыми буквами в страницы истории нашего славного Военно-морского флота. Сохраняя преемственность боевых традиций, подводной лодке Б-4 Северного флота за успехи в боевой и политической подготовке присвоить наименование “Челябинский комсомолец”. Поздравляем экипаж подводной лодки с присвоением наименования “Челябинский комсомолец” и выражаем уве-

ренность в том, что весь личный состав ПЛ своими дальнейшими успехами в боевой и политической подготовке и крепкой воинской дисциплиной будет достоин этой чести”.

– Кто желает выступить, дорогие товарищи?

Молчание. На лицах никакого энтузиазма.

– Ну, товарищи! Что же вы? Нам оказано такое доверие, такая честь. Прошу высказываться. Можно с места.

– Когда баня будет?

– Почему мыла нет?

– Почему почту редко приносят?

Валентин Васильевич растерялся. На глазах проступили слезы...

* * *

Вот и все. Поход завершился *Adios, amigos cubanos!* Были у меня часы “Кама” – носил несколько месяцев, выбросил. Купил матери радиолу “Кама” – ремонт за ремонтом, выкинули. Был у меня велосипед “Кама” – увели.

Была и эта “Кама”...»

* * *

Как в дальнейшем сложилась служба у дружного офицерского корпуса подводной лодки «Челябинский комсомолец»?

Командир, капитан 2-го ранга Рюрик Александрович Кетов ушел на атомоходы. В звании капитана 1-го ранга и с должности заместителя командира дивизии уволился в запас, долго плавал капитаном-наставником в Балтийском морском пароходстве. Живет в Санкт-Петербурге.

Заместитель командира по политчасти, капитан 3-го ранга Валентин Васильевич Важенин последний раз встречался мне в чине контр-адмирала, в должности начальника Политуправления флотилии ракетных подводных лодок.

Старший помощник командира Юрий Федорович Смирнов служил командиром лодки у нас в Полярном, затем перевелся в штаб Северного флота. Умер в расцвете лет и сил.

Помощник командира капитан-лейтенант Юрий Александрович Кокорев поменял Северный флот на другой, и о дальнейшей его судьбе мне ничего не известно.

Командир штурманской боевой части, капитан-лейтенант Николай Васильевич Батасов стал командиром и на этой должности в звании капитана 2-го ранга внезапно умер.

Командир рулевой группы, старший лейтенант Петр Сидорович Алексеенко встречался мне в 80-годах на одном из флотских совещаний в звании капитана 1-го ранга, офицер штаба. Сейчас в запасе. Живет в Санкт-Петербурге.

Командир минно-торпедной боевой части, капитан-лейтенант Владимир Иванович Герасимов стал командиром атомохода, капитаном 1-го ранга, затем был назначен командиром дивизии атомных ПЛ. Больше о нем, к сожалению, не знаю. Командир торпедной группы Евгений Николаевич Шеховец двенадцать лет прослужил командиром подводной лодки на 4-й эскадре, вырос до капитана 1-го ранга, а в 1986 году ушел в запас, капитанил на небольшом научно-исследовательском судне, потом работал в инспекции Госнадзора порта Выборг.

Командир боевой части связи, начальник радиотехнической службы Лемир Павлович Винокуров. След потерян после моего перевода на другую лодку.

Командир электромеханической боевой части, инженер-капитан 3-го ранга Николай Андреевич Скрылев был назначен флагманским механиком бригады. Что потом – не знаю.

Командир моторной группы, старший лейтенант Геннадий Дорофеевич Минченко ушел с лодок в судоремонт. Когда я с ним встретился снова, капитан 1-го ранга, инженер Минченко руководил морским заводом в Полярном.

Начальник медицинской службы, капитан медслужбы Владимир Эмильевич Терек в бытность мою в Полярном приезжал ко мне в гости из Североморска, где он служил в главном госпитале флота. Затем подполковник медслужбы Терек перевелся в какое-то военное учреждение города Подольска, и след его в дальнейшем затерялся...

«Я на Кубу бы прорвался!»

Из бесед с капитаном 1-го ранга Алексеем Дубивко

– Мы ничего не знали, что происходит вокруг нас. Спасибо осназовцам. У меня целая группа радиоразведчиков на борту была, они слушали американские переговоры. Докладывают мне – Президент США приказал всем судам, всем гражданским транспортам идти в порты Флориды. Соображаю: зачем? Скорее всего – готовиться к высадке десанта на Кубу. Они там, как позже выяснилось, даже лагеря для наших военнопленных начали строить.

Потом новая информация: на Кубу прилетел Микоян и давай челночить между Гаваной и Вашингтоном. Тут нас от пролива Кайкос-то и отодвинули на триста миль на восток. Если б не Микоян, я бы на Кубу прорвался бы...

У нас готовность к применению спецоружия – 4 часа. И целей в перископ – уйма.

Каждую ночь всплывали и били зарядку. Потом погружались. Температура в отсеках свыше 70 градусов. По 16 тепловых ударов в день. Вытаскивали людей в концевые отсеки. Там температура под 40. Но можно было дышать. Доктор Буйнович с замом ходили по отсекам, людей откачивали... Я же не мог центральный пост ни на минуту покинуть. Целый месяц там спал. Тулуп на палубе постелил и кемарил, когда сил не было.

От жары вырубались целыми сменами. Приказал вахты по полчаса нести. А ведь никакой кондиции. Опреснители слабые. Воды – по стакану в сутки.

Никто ничего не ел. Только компоты и чуть-чуть сухого вина. Я же и вина ни капли не пил. Не мог. Все, как скелеты, ходили. Потеря веса на одну треть почти у всех.

Очень выручал старшина команды акустиков, главстаршина Панков. Вовремя услышал, когда эсминец таранить нас пошел. Американец снес нам антенну, «Рамку» над рубкой. Полтора метра глубины отделяли нас от верной гибели! Мы потом с замом, когда на лодку один орден Красной Звезды дали, посоветовались и решили Панкова к нему представить. И это совершенно справедливо было.

Слышал, что вокруг американцы ходят, акустические бомбы швыряют. Думал, Колю Шумкова ищут. Пошел ему помогать, на себя отвлечь.

Тут как-то всплываем ночью. Горизонт чист. Ночь кромешная, темень. Мазнули «Накатом» (антенна радиолокатора) по горизонту, мать честная, по всем четырем диапазонам – засветки. А это их эсминцы встали без хода и нас поджидают. Доклад акустика:

– Товарищ командир, шум винтов – очень близко.

– Срочное погружение!

– Товарищ командир, шум винтов разделился, один шум идет в корму, другой – в нос.

Неужели торпедой шарахнули? Но шум замолк. Думал, будут бомбить.

Ну, они нас своими гидролокаторами крепко зацепили. Отрывались мы до последнего. Потом, ладно – всплывать, так с музыкой! Всплыли. Помохе своему, Андрееву, велел флаг поднять. У нас огромный, почти крейсерский флаг был – два на три метра.

Осназовцы радио перехватили: «Всплывшую русскую лодку удерживать всеми средствами, вплоть до применения силы». Хрен вам!.. Ушли, и больше уже они нас никогда не видели, хотя еще месяц за нами охотились. Мы же их тактику стали использовать. Зарядку батарей вели в позиционном положении без хода, а выхлоп наверх. Вот они нас и не слышали. Хотя моряки они, конечно, опытнейшие, что и говорить...

Наша акустика слышала на считанные кабельтовы. Их же – на сотни.

Командующий Северным флотом, адмирал Чабаненко учил нас на опыте немецких «волчьих стай». Всю их документацию по управлению подлодками в море на русский перевели, и мы на вооружение взяли. Командиров Чабаненко, как и гросс-адмирал Дениц, знал по име-

нам и разбор действий проводил индивидуально с каждым командиром. Великий человек был. Настоящий флотоводец.

«Сиреневый туман...» «Идем в гану?»

Из походного дневника штурмана подводной лодки Б-36, капитан-лейтенанта Владлена Наумова:

«Первоначально к непонятному для всех нас походу – неведомо куда – стали готовиться лишь несколько подводных лодок самой боевой 211-й бригады Четвертой эскадры Северного флота. В ее состав ежегодно поступали от промышленности две подводные лодки – самого современного по тем временам 641-го проекта (по натовской классификация – типа «Фокстрот»). Наша Б-36, не состоявшая в бригаде, ни к чему особенному не готовилась.

Б-36 к тому времени прошла доковый ремонт, а в январе—апреле отработала полный курс учебных задач. К сентябрю все офицеры отгуляли отпуска. В июне Б-36 включили в состав 69-й бригады, куда вошли новые подводные лодки из 211-й бригады – Б-130, Б-4 и Б-57. Началась экстренная подготовка к походу на запад. Но куда именно, в какие моря – все это держалось в строжайшей тайне.

Незадолго до выхода был запущен в качестве дезинформации слух, что мы идем в далекую африканскую страну – Гану. Но жены слушали по радио «вражьи голоса» и узнали, что мы пойдём совсем не туда, а скорее всего, на Кубу, где нарастала тревожная военно-политическая обстановка. Подготовка к походу была резко ускорена. На уходящие подводные лодки были загружены дополнительные комплекты ЗИПа, переносные вентиляторы и бытовые холодильники, которые вскоре разошлись по квартирам командного состава, поскольку втиснуть их и в без того тесное лодочное пространство оказалось невозможным.

О том, что мы идем на Кубу, личному составу объявили только в Северной Атлантике. А пока из родного Полярного нас перевели в глухую Сайда-губу. На семьи выдали аттестаты.

Разумеется, готовил к нелегкому походу и я свою боевую часть.

Попытка получить штурманский ЗИП не увенчалась успехом, так как гидрография уже выдала все свои запасы на корабли, которые раньше нас стали готовиться к мероприятию “Кама” (таким шифром обозначался наш поход). Правда, на Б-36 были поставлены приемники импульсно-фазовых систем КПИ-3 и КПФ, позволявшие определять место по системе ЛОРАН, но, к сожалению, они не были гидрографией настроены, а просто были переданы мне, как штурману корабля. В результате пользоваться этой новейшей техникой так и не пришлось, а самым точным способом определения места стали групповые астрономические подсчеты по Солнцу и, конечно же, еще более точные – по звездам.

Но даже при таком дедовском определении места у нас не было больших ошибок в расчетах и неувязок, несмотря на жару и духоту, царившие в штурманской рубке.

К нашим мукам, на лодке не было ни кондиционеров, ни бытовых холодильников, даже вентиляторов не было. Вентилятор в штурманской рубке я соорудил сам из запасного сельсина и вырезанного из консервной банки пропеллера.

69-й бригадой командовал контр-адмирал Евсеев, начальником штаба был капитан 1-го ранга Архипов, впоследствии вице-адмирал и начальник Каспийского ВВМУ, флагманский химик капитан-лейтенант Капустин...

Контр-адмирал Евсеев, выступая перед бригадой, говорил, что нам всем предстоит гордиться службой на 69-й бригаде под его знаменами, но перед самым выходом оказался недостаточно здоров, и вместо него назначили капитана 1-го ранга В.Н. Агафонова.

Из Сайда-губы мы сделали несколько однодневных выходов в море для проверки офицерами штаба готовности экипажей к походу. Изредка нас отпускали к семьям в Полярный, в иное свободное время, если оно появлялось, ходили по сопкам, собирали чернику... Очень ждали из отпуска нашего механика – командира БЧ-5 Владимира Кораблева. Его папа в ответ

на телеграмму комбрига о вызове на службу ответил, что Володя сейчас отдыхает в санатории, и он ему сообщит о вызове, как только тот вернется домой. Мы ждали его до самого последнего момента, но Кораблев благодаря отцовской заботе все еще отдыхал, и вместо него пошел прикомандированный капитан-лейтенант-инженер Анатолий Потапов, очень опытный инженер-механик. Он находился за штатом после одного чрезвычайного происшествия. На его лодке Б-139 возник в торпедном отсеке пожар. И это после того, как такой же пожар привел к взрыву боезапаса в торпедном отсеке Б-37, в результате которого погибли десятки людей и затонули две подводные лодки. Память об этой трагедии была еще очень остра, и потому Анатолий Потапов лично бросился тушить пожар в первом отсеке. Как раз в Екатерининскую гавань заскочил торпедный катер с новым командующим флотом на борту – адмиралом В.Н. Касатоновым. Именно он только что сменил адмирала Чабаненко, снятого за взрыв Б-37. Узнав, что на Б-139 горит торпедный отсек, Касатонов приказал немедленно затопить отсек, и Анатолий Потапов сделал это без промедления. Потом же, когда угроза новой беды исчезла, подсчитав ущерб от отведенных из строя распределителей и прочих электроагрегатов, стали искать виновного. В результате наказали не того, кто допустил пожар, а Потапова. Поскольку комфлота отдал приказ устно и он нигде не был зафиксирован, то Потапов был снят с должности и выведен за штат. И вот теперь этот офицер пойдет с нами в поход. Но ведь не зря же говорят, за одного битого двух небитых дают.

Были перемены и в моей штурманской боевой части. Уже в Сайда-губе ко мне прибыл новый командир рулевой группы, лейтенант Вячеслав Маслов, а за неделю до выхода прислали мне нового боцмана (старшину рулевой команды). Причина такой замены трагикомична. Группа наших матросов и старшин выехала по служебной надобности на машине в Полярный. Недалеко от дороги офицеры с подлодки 629-го проекта отдыхали на пикнике и стреляли из мелкокалиберки по консервным банкам. Кто-то промахнулся, и пуля попала в мягкое место нашему боцману – старшине 1-й статьи... Так вместо автономки мой боцман отправился в госпиталь...

Где-то за неделю до выхода я получил в гидрографии карты на поход – девять больших рулонов. Как оказалось, это были карты всего Атлантического океана, включая подробные планы всех портов, вплоть до Конакри. Сделать по ним вывод, куда же мы пойдём, было невозможно. Ясно было только одно, что дальше Атлантики не пошлют...»

Куда прокладывать курс?

«В ночь на 30 сентября 1962 года на 69-й бригаде была объявлена боевая тревога, и все четыре подводные лодки стали поочередно подходить к причалу, где собралась большая группа офицеров, адмиралов и генералов. Там под покровом темноты и при тщательной охране на каждую из лодок было погружено по одной атомной торпеде. К каждому “изделию” был приставлен в качестве наблюдающего по одному офицеру из 6-го отдела флота. Так экипаж нашей Б-36 пополнился еще одним специалистом.

После загрузки атомных торпед лодки отходили от пирса и становились на якорь прямо в Сайда-губе, после чего больше к пирсам не подходили. Общение с берегом было перекрыто.

30 сентября вся бригада, а вместе с ней и Б-36 вышла в открытое море. Кроме офицера-“головастика” (так называли специалистов по атомным головным частям торпед и ракет), к нам на борт прибыла группа ОСНАЗ (радиоразведчиков) во главе с капитан-лейтенантом Аникиным, а также флагманский механик бригады, капитан 2-го ранга Любимов. На Б-57 (командир – капитан 2-го ранга Савицкий) шел начальник штаба 69-й бригады, капитан 1-го ранга В. Архипов. А на Б-4 (командир – капитан 2-го ранга Р. Кетов) держал свой флаг командир бригады, капитан 1-го ранга В. Агафонов. Офицеры походного штаба разместились и на Б-130, которой командовал капитан 3-го ранга Н. Шумков.

После выхода из Кольского залива у меня возник вопрос: куда прокладывать курс? Но командир корабля на мой вопрос не ответил. Он только давал мне курс до ближайшей точки поворота и время прохода, а там снова все повторялось...

Так как назначенные нам скорости были довольно велики для дизельных лодок, нам предстояло следовать, в основном, в надводном положении. И тут же возникла проблема скрытности при встрече с противолодочными силами блока НАТО. Уклонение от них требовало ныряния и резкого снижения скорости, для чего необходим был запас времени, а создать его при нашей невеликой скорости хода да еще в штормовой обстановке было крайне сложно. Поэтому ошибку в расчетах на переход, сделанную в Главном штабе ВМФ, (по их прокладке курсом 270° мы должны были идти 300 миль, а на самом деле, по уточненным координатам, оказалось 200), командир принял этот просчет как подарок судьбы.

Сам переход, кроме штормовой погоды, ничем особенным не запомнился. Противодействие противолодочных сил НАТО было слабым, в пределах нормы мирного времени, без признаков особой активности.

Вероятность обнаружения одновременного выхода 4 подводных лодок силами разведки НАТО вполне допустима, но, видимо, ничего странного в таком выходе наш противник не увидел. Правда, деятельность противолодочных сил в Норвежском море и на Фареро-Исландском рубеже заметно усилилась лишь после выхода нашей бригады в Атлантику.»

Идем на Кубу!

«С выходом в Атлантику по кораблю было объявлено, что мы идем на остров Куба, в порт Мариэль, расположенный в 30—40 милях к северо-западу от Гаваны. Порт будет местом нашего постоянного базирования, и что на подходе нас встретит торпедный катер ВМС Кубы. Проход в порт назначения предполагался не кратчайшим путем, через Флоридский пролив, а через пролив Кайкос в Багамских островах, по старому Багамскому каналу. Скрытный безаварийный проход по длинным и довольно крутым пеленгам казался проблематичным, но было решено, что разберемся с этим вопросом на месте по обстоятельствам.

В Северной Атлантике штормило так же, как и в Норвежском море, так что возможность определения места по солнцу и звездам представлялась не часто. Других же средств определения с приемлемой точностью, как я уже упоминал, на борту не было. Все это на всех четырех лодках привело к наибольшей невязке места, порядка 12—17 миль, накопленной за первые трое суток в Атлантике. Невязка смещалась в направлении 45 градусов, что лишь свидетельствовало о наличии Северо-Атлантического течения, которое при нашей точности в определениях места учесть было невозможно.

В один из штормовых дней вахтенный офицер, командир БЧ-3, капитан-лейтенант Аслан Мухтаров получил тяжелую травму. Ударом волны его прижало к ограждению рубки с такой силой, что несколько ребер оказались сломанными. Теперь вместо Мухтарова пришлось заступать на вахту замполиту, капитану 3-го ранга Сапарову. Интересно был отражен этот факт в его послепоходовом отчете: «Офицер Мухтаров получил травму, и его заменил коммунист Сапаров». А между тем Мухтаров тоже был коммунистом.

В центральной Атлантике штормов не было, и первое время противолодочные силы США нам особенно не докучали. После холодных штормов северных широт мы просто наслаждались здешней погодой. Как-то ночью (а я нес свою вахту в темное время суток) мне удалось принять на мостике хороший душ под теплым, почти тропическим ливнем. Столько пресной воды – и совершенно даром!

23 октября мы были в 30 милях от пролива Кайкос. В утренние сумерки перед погружением мы определили место тремя наблюдениями по 3—4 звездам и приготовились к форсированию пролива. Сделать это было весьма непросто, так как локаторы эсминцев США всюду «молотили» в направлении пролива. Задержавшись на сеансе связи в перископном положении, мы получили радио из Москвы, согласно которому, нам была назначена позиция южнее пролива Кайкос. Но радиоразведчики перехватили и сообщение, подписанное Президентом США Джоном Кеннеди. В нем говорилось о морской блокаде Кубы и о том, что всем иностранным военным кораблям запрещается приближаться к побережью США ближе 400 миль.

Вскоре на пределе видимости появились американские эсминцы с постоянно работающими гидро- и радиолокаторами. В дневное время можно было наблюдать, как эсминцы быстро сближались с каким-то судном. Вероятно, они проводили досмотр корабля, после чего поворачивали прочь от Кубы и удалялись.

Теперь уже противолодочные самолеты США стали навеваться в наш район один за другим. То ли засекли с воздуха наш перископ, то ли действовали по данным гидрофонов системы СОСУС (освещения подводной обстановки), о существовании которой мы тогда еще не знали. Самолеты сбрасывали вокруг нас радиогидроакустические буи системы «Джулли». Они давали серию подводных взрывов для уточнения места цели за счет отражения лодочным корпусом взрывной гидроакустической волны. С этими системами мы тоже были незнакомы, но о назначении взрывов догадались, особенно после того, как радиоразведчики перехватили донесение самолета с координатами обнаруженной подводной цели.

– Уж не наше ли место передают? – спросил старпом.

– Вряд ли... – ответил я. – У них ошибка в десять миль.

Но через сутки, получив возможность точно определить свое место, я вынужден был признать, что самолет работал по нашей лодке. Кстати, переданные им координаты можно было принять для дальнейшего счисления, ибо точность систем, которыми он пользовался, были на порядок выше нашего астрономического определения места. Вскоре эта довольно сложная для нас ситуация превратилась в экстремальную. В наступившей темноте командир принял решение подзарядить порядком разряженную аккумуляторную батарею в полуподводном положении, то есть при работе дизелей в режиме РДП. Мы встали под РДП и легли на курс в восточном направлении. Я вдруг вспомнил, что перед постановкой под РДП мы на поисковой станции «Накат» наблюдали работу двух американских РЛС достаточно далеко на западе. После нашего поворота эти сигналы оказались в кормовом секторе, и мы потеряли возможность наблюдать за ними, как визуально – из-за поднятой шахты РДП, так и акустически – из-за грохота дизелей в кормовом, затененном для гидролокаторов секторе.

Доложил командиру. Тот со мной согласился:

– Правильно. Незачем нам идти в сторону позиции Шумкова (командира ПЛ Б-57. – *Прим. ред.*). У него старые аккумуляторы. Нельзя его подводить и навлекать на его голову американские эсминцы.

И мы начали циркуляцию. Едва вернулись на прежний курс, как получили тревожный доклад акустиков о нарастающем шуме винтов двух эсминцев. Тут же ушли из-под РДП по срочному погружению. Но еще до ухода на безопасную глубину все в отсеках слышали сильный свистящий шум винтов прошедших прямо над нашими головами эсминцев. Эсминцы ходили вокруг нас кругами, как бы накручивая петли против часовой стрелки, смещая их в сторону нашего уклонения. Попытки выйти из столь неприятной игры продолжались, пока электролит в баках аккумуляторных батарей не достиг плотности воды. Батареи с самого начала были сильно разряжены, и наши попытки отрыва были ограничены лишь кратковременными рывками со скоростью не более 9 узлов. В то же время эсминцы ходили по кругу на скорости около 20 узлов с радиусом около 15—20 кабельтовых, работая гидролокаторами на своем курсовом 90° левого борта, ни на секунду не теряя контакта. Посылки их гидролокаторов звучно били по корпусу лодки, по нашим и без того натянутым нервам. Невозможно было отвлечься от них ни на минуту. Матросы прозвали настырный гидролокатор «сверчком».

...Уклоняемся. Томительно медленно тянется время. В отсеках нестерпимая жара и духота. В самом прохладном – торпедном отсеке +39°. В центральном посту +43°, в аккумуляторных и электромоторном отсеках свыше +60°, про дизельный с его неостывшими дизелями и говорить нечего, там вообще температуры не замеряли. В корме – порядка +40—50°. Физическое состояние людей, изнуренных жарой, потницей и жаждой, на пределе человеческих сил. Гидро-акустики несут свою вахту по 15-20 минут; по 20 минут несут вахту и электрики в шестом. На штурманской вахте мы после очередного поворота поднимаемся в боевую рубку, ложимся на пол, подставляя тело под струйки забортной воды, просачивающейся сквозь сальники. Это приносило почти иллюзорное облегчение.

В дизельном отсеке мотористы сидели в трюме, заполненном замасленной водой, как бегемоты в болоте, и несли вахту.

Ходили по лодке в одних трусах, изрезанных лентами, бахромой, чтобы хоть как-то охладиться.

Один из эпизодов: осназовец (радиоразведчик) капитан-лейтенант Анин вваливается в центральный пост через кормовую переборку. В это время лодка держала глубину без хода, поэтому все, что можно, было выключено и остановлено. В ЦП было почти темно, жарко и сыро. Вахта вместе со старпомом сидела в расслабленных позах, свесив головы на грудь.

– Там, там люди гибнут! – сказал осназовец, показывая рукой в корму. – Где командир? Надо всплывать и дать бой!

Старпом, капитан 3-го ранга А.В. Копейкин с трудом поднял голову, у него еще хватило юмора:

– Ничего, Анин, дадим бой, может быть, некоторые и спасутся.

– Да? – полувопросил воинственный каплей и ушел в корму.

Через пять минут из 7-го отсека попросили прислать доктора. Выяснилось, Анин пришел в отсек, взял с поддона машинки клапана вентиляции кружку и жадно выпил то, что в ней было, а оказалось – жидкость из гидравлики. Первый вопрос прибывшему врачу:

– Доктор, я умру?

– Нет, – сказал Виктор Буйнович. – Считай, что тебе повезло: обойдешься без запора, который грозит нам всем.

Дело в том, что к этому времени мы перестали мочиться, так как излишки влаги выходили с потом. В гальюн не ходили – незачем. Во рту пересыхало, и жалкие крохи пищи, которые мы в себя запихивали, проходили только с глотком сухого вина. Нам полагалось не более 50 граммов, и каждый глоток вина был на вес золота.

Утолить жажду практически было невозможно. Лишняя влага испарялась через поры. Иногда удавалось по благу выпить кружку пресной воды у трюмного центрального поста. У трюмных был неприкосновенный запас для ЦП. Выпьешь, и тут же вода закипает в порах. Аж кожа шевелится. Вытрешь лицо полотенцем и тут же отожмешь на мокрый от отпотевания слякотный пол. Любопытно, что когда при вынужденном всплытии мы сравнивали давление в отсеках с атмосферным, то вся слякоть с легким шипением мгновенно превратилась в сиреневый туман. Я такого никогда – ни до, ни после – не видел.»

Сиреневый туман над нами проплывает...

«Мы маневрировали на ходу 3—4 узла, совершая непредсказуемые изменения курса в разные стороны, чтобы хоть как-то держать в напряжении вероятного противника. Так прошли изматывающие сутки. Потом один корабль ушел, а нас караулил эсминец радиолокационного дозора “Чарльз Сесил”, переоборудованный из эскадренного миноносца типа “Гиринг” времен Второй мировой войны. Тогда мы попытались оторваться путем поворота за корму проходящего на правом траверзе нашего “конвоира”, увеличив при этом ход до 9 узлов. Описывая очередной круг, эсминец первоначально удалялся от нас, а затем, обнаружив наш маневр, догнал, сокращая траверзное расстояние. Он вышел на наш правый траверз и опять начал циркуляцию против часовой стрелки. Тогда мы снова повернули ему за корму, не сбавляя девятиузлового хода. “Чарльз Сесил” продолжал циркуляцию и ушел на расстояние 30—40 кабельтовых. Он потерял с нами контакт! Мы поняли это, поскольку эсминец перешел на круговой поиск. Об этом доложили акустики командиру и посоветовали привести эсминец на носовые курсовые углы, сократив до минимума отражательную поверхность нашего корпуса. Однако они не учли, что при таком маневре мы начнем сближение с эсминцем. К сожалению, на командира подействовал авторитет очень опытного мичмана-инструктора из штаба бригады, мастера военного дела, прикомандированного к нам на поход. И Дубивко последовал его совету, несмотря на все мои возражения. Для эсминца это было подарком...

Эта попытка была последним рывком, который позволяла еще наша и без того разряженная батарея. Пришлось всплывать на глазах “супостата”...

Люк отдраивал помощник командира, капитан-лейтенант Андреев, который пролез на мостик и поднял военно-морской флаг СССР, прикрепленный к запасной радиоантенне “Штырь”.

“Чарльз Сесил” приближался к нам с кормовых углов, а над подлодкой пролетел “Нептун”, едва не задев штырь с флагом.

На эсминце были поднят 4-флажный сигнал, который мы тщетно пытались расшифровать, принимая за сигналы международных правил предупреждения судов в море. Тогда американцы запросили нас по 3-флажному коду: “Что случилось? Нужна ли помощь?”

Командир стоял тут же на мостике – он велел не отвечать.

С началом вентиляции аккумуляторной батареи мы непрерывно передавали в Москву донесения о происшедшем, но в ответ ничего не получили.

Плавание в сопровождении эсминца было на редкость спокойным. Эсминец имел возможность следовать ходом в 4 узла, которым мы проходили в 50 метрах от его борта, затем отворачивал от нас влево и шел контркурсом, удаляясь от нас за корму до пяти кабельтовых, после чего ложился на параллельный курс по тому же борту и вновь повторял свой маневр. При этом на эсминце непрерывно работали локатор и гидролокатор. Под этим неусыпным эскортом мы стали приводить в порядок корабль: выбрасывали мусор, протухшее в немыслимой жары мясо, испортившееся, даже несмотря на то что оно хранилось в рефрижераторах, избавлялись от отработанной регенерации. Все это накапливали сначала в ограждении рубки, а потом бросали за борт. Мотористы приводили в порядок газоотводы, кто-то ремонтировал верхнюю крышку ВИПС, а я возился с залитым морской водой пеленгаторным репитером. И конечно же, мотористы и электрики всюду били зарядку аккумуляторной батареи. Пользуясь надводным положением, зарядили в аппараты ВИПС имитационные патроны. Сделать это под водой мы не могли из-за поврежденной крышки аппарата.

Радиотелеграфисты передавали депеши на ЦКП, но Москва на все наши вызовы отвечала квитанциями (подтверждениями, что шифровка получена), и не более того.

А мы ждали удобного случая распрощаться с эсминцем. Однажды нам показалось, что этот случай настал, когда вечером в миле от нас появился танкер под флагом США и эсминец пошел к нему. К сожалению, на Б-36 даже не успели до конца выполнить команду “приготовиться к погружению!”, как эсминец снова направился к нам, а радиоразведка перехватила его донесение о приеме 150 тонн топлива. Мы и не предполагали, что запрапляться можно такими темпами.

Итак, решив в надводном положении все насущные проблемы нашего корабля, а главное, доведя батарею до нормы, мы были готовы попытаться счастья в очередном отрыве. Теперь снова можно было поиграть в “кошки-мышки”. Выждав, когда эсминец, пройдя в сотый раз мимо дрейфующей Б-36, ушел на три кабельтовых вперед по курсу, мы сыграли срочное погружение и сразу же начали маневр уклонения по прежней схеме, но теперь уже на скорости 12 узлов. Более того, в точке погружения мы выпустили имитационный патрон и сразу же ушли на 90 градусов за корму эсминца. Мы стали маневрировать с постоянным изменением курса, с увеличением хода до 12 узлов. Одновременно наши акустики забили рабочий тракт американского гидролокатора работой станции “Свияга”, которую мичман-инструктор настроил на частоту “Чарльза Сесила”. Мы держали непрерывно включенным излучение “Свияги” на частоте ГАС эсминца. Боюсь, что его акустик оглох.

Отрыв был выполнен блестяще! Мы отскочили на приличное расстояние. Однако расплачиваться за это пришлось резко упавшей плотностью электролита. Надеяться теперь оставалось только на счастливый случай, вроде хорошего шторма или урагана. Но, как назло, погода стояла курортная. Батарея предательски разряжалась. Тогда решили сократить освещение в отсеках, остановить электромоторы и зависнуть без хода, то есть принимая и откачивая воду из балластных цистерн с помощью ГОНа – главного осушительного насоса.

Эсминцу этот маневр не понравился и через некоторое время американцы стали бросать гранаты в нашу сторону. Мне знакомы были подводные взрывы гранат. На камчатской флотилии противолодочные корабли на учениях имитировали гранатами применение глубинных бомб. Но взрывы американских гранат по своей силе не шли ни в какое сравнение с нашими. Взрывные волны били по корпусу так, что мигали лампочки и с подволока сыпалась пробковая крошка. Когда мы дали ход, взрывы прекратились...

Пришлось пойти на хитрость в отношении командира. Его было трудно убедить, что надо уходить от эсминца как можно дальше и быстрее (он очень берег энергозапас батареи). Поэтому я в своих докладах занижал расстояние от точки погружения как минимум в два раза. На моей стороне был и помощник командира Андреев: когда Дубивко сам заглянул в штурманскую рубку, помощник всячески его отвлекал, чтобы командир не снизил скорость с 12 узлов до 9.

Отойдя миль на десять, мы с Андреевым облегченно вздохнули, и я доложил, что можно сбавлять ход, так как мы уже в 6 милях от точки погружения.

Доложили в Москву об отрыве от эсминца. Некоторое время мы не имели указаний о дальнейших действиях, так как с берега были получены два разных радио с одинаковой показательной группой, и радисты второе РДО не передали на расшифровку “шаману”. Шифровальщик обнаружил по своим группам, что одно радио пропущено. Мы нашли эту шифрограмму у радистов. Она извещала нас о необходимости следовать на новую позицию курсом, близким к 45°, держась в пятистах милях от Бермудских островов. Позиционные районы для всех наших подводных лодок нарезали, как завесу, дистанцией около 90 миль. Выстроены они были в линию фронта перпендикулярно Северно-Атлантическому течению.

В связи с поздней расшифровкой радио времени у нас оставалось мало, и мы начали смещение на средних ходах в надводном положении днем и ночью, весьма удивляясь отсутствию сил противодействия ВМС США.

Зато радиоразведка исправно сообщала о сосредоточении немалых противолодочных сил как раз в районе нашей завесы. С приближением к ее границе на 50—60 миль мы сразу же почувствовали это противодействие. У офицеров даже появилось предположение, что в Москве кто-то раньше, чем нам, передает американцам наши будущие координаты. Разоблачение шпиона Пеньковского – оно произошло вскоре после нашего возвращения – весьма укрепило эти предположения. Вряд ли высокопоставленный шпион Пеньковский действовал в одиночку. Правда, потом все объяснилось работой системы подводного наблюдения – СОСУС. Но подозрения в шпионаже на все 100 % у нас не рассеялись.

Заняв назначенную позицию, мы вновь попали в сложные условия: у нас вышел из строя правый дизель, пропускала воду наружная газовая захлопка и по спускному трубопроводу все время поступала вода – чем больше глубина погружения, тем сильнее. Много позже я увидел запорный клапан с дырой в запирающей тарелке размером с большой палец. После долгих мучений командир принял решение удалиться от позиции на 60 миль, и мы получили возможность всплывать по ночам и ложиться в дрейф, периодически уклоняясь от встреч с транспортами.

Решение командира на выход из позиции у Бермуд было обосновано не только поломкой правого дизеля и течью в газопроводе РДП, но и невозможностью запуска левого дизеля, так как в его цилиндры попала вода и ему требовалась переборка. Поэтому у нас была возможность двигаться только в надводном положении. Правда, левый дизель мы довольно скоро ввели в строй.

Возвращение домой проходило в более спокойной обстановке, американские противолодочники отдыхали после благополучного разрешения Карибского кризиса. А нас море изматывало качкой. Мне же, как штурману, ненастье досаждало небом без солнца и звезд. Из-за сильной килевой качки у нас оголялись носовые приемные отверстия гидродинамического лага, и он показывал скорость от 0 до 8 узлов. Я был уверен, что наша фактическая скорость не меньше 6 узлов, а не осредненная, в 4 узла. Но надо мной висел флагмех бригады с линейкой и требовал точные сведения о пройденном пути за определенные промежутки времени, когда он замерял расход топлива и его остаток. От этого зависело решение, вызывать к нам танкер или нет. Я прекрасно понимал, что в случае ошибочности моих расчетов, корабль может остаться без топлива. А что такое потеря хода в предзимнем море, легко представит каждый моряк.

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.