

Редакция предлагает читателю главы из книги “Держать глубину”, написанной одним из выдающихся моряков России — Героем Советского Союза, контр-адмиралом подводного атомного флота БЕРЕЗОВСКИМ Вадимом Леонидовичем.

Рождённый в 1929 году, он “не поспел” на Великую Отечественную войну, но посвятил всю свою жизнь охране рубежей Родины из-под океанских глубин. Именно он был первым командиром атомной ракетной подводной лодки, совершил в ней в 1964 году первую в истории советского подводного флота длительную боевую службу с ядерным боезапасом на борту в районе Северной Атлантики. Именно тогда наша страна прочно, надёжно закрыла свои морские границы на “атомный замок”.

Почти сорок лет прослужил адмирал в “подплаве” — и все эти годы на высоких командных должностях; всё время — в трудном творческом процессе освоения новейшей боевой техники, в неустанной работе с молодыми кадрами, благо жизненного и специального опыта Вадиму Леонидовичу не занимать.

“Держать глубину” — третья книга героя-подводника. Уже в самом названии её сокрыт высокий смысл, во многом раскрывающийся перед читателем в публикуемых главах.

ВАДИМ БЕРЕЗОВСКИЙ

ДЕРЖАТЬ ГЛУБИНУ

Балтика

Плавание по Балтийскому морю, а тем более в Датских проливах, больше напоминает вождение козла на поводке. Представьте — видимость не более двух кабельтовых (а это всего-то 370 с хвостиком метров — не разгуляешься), сверху кто-то сыплет то ли мелкий дождь, то ли крупный туман; естественно, никаких берегов, хоть и слышна отдалённая береговая возня.

Наш эскадренный миноносец плывёт от одного буя до другого и от него до следующего, а основной заботой ходовой вахты является обнаружение этого следующего. Для этой цели, а также для безопасности плавания непрерывно работает радиолокатор, на мостике слезятся пять пар покрасневших от холода, дождя и напряжения глаз, а кроме того, на баке бдят два впередсмотрящих. Один бдит от 0 до 45 градусов правого борта, другой от 0 до 45 левого.

Западный ветер в четыре балла гонит крутую злющую волну, с размаху бьёт её о левую скулу форштевня, превращая в облако брызг, наискось перелетающее к правому борту. Мелководье. Винты бурлят мутной водой Эресуна пополам с песком, илом, ракушкой... Идём в Англию. В Портсмут.

По курсовому 4 градуса правого борта едва угадывается громада крейсера “Орджоникидзе” — уравнилителя нашего ордера. А всего нас трое — крейсер и два эсминца.

Крейсером идет в Англию 1-й секретарь ЦК КПСС, а фактически глава государства Хрущев и вместе с ним Председатель Совмина СССР Булганин. Эс-

минцем идём мы. Визит первых лиц государства – штука ответственная, тем более, что, как показал опыт, Хрущёв наиболее агрессивен именно на кораблях, поэтому все ко всему готовы – корабли вылизаны, личный состав отработан, судоводители многоопытны. Например, командир нашего эсминца – Александр Данилович Белюгов. В общем, как говорят те же англичане, все тип-топ, или, говоря по-русски – “на кончике верхушки”, если вы меня понимаете.

Полярный – столица подводников

Ранней весной 1956 года нас – пятерых старших помощников командиров подводных лодок 33-й Краснознаменной ордена Ушакова дивизии ПЛ Северного флота собрал начальник разведки капитан 2 ранга Иващенко. Мы – это Роберт Эрлих, Валентин Рыков, Михаил Бочаров, Виктор Кириллин и я. Все капитан-лейтенанты, все старпомы лодок 613 проекта – славных “дизелей” начала 50-х годов. Задача, которую поставил перед нами разведчик, была предельно проста: на одном из кораблей отряда, который отправляется в Англию, следовать туда же, по пути изучить театр плавания, навигационную обстановку, условия базирования, разобраться с акулами империализма и, может быть, чего-нибудь там подсмотреть. Например – чем англичане “числят ружья”.

С сочувствием глядя на нашу задрипанную форму, разведчик обрадовал нас тем, что родной флот выделил материальные и денежные средства на пошив каждому тужурки с брюками и плащ-пальто. Убытки возместим со следующей полочки и со следующего срока выдачи шмоток вещевого довольствия. Военторговскому начальству было указано препятствий нам не чинить и срочный пошив произвести в ателье г. Мурманска по ул. Ленина, 25.

Если честно сказать, то классическое выражение “блестящий морской офицер” по отношению к подводнику приобретает, как бы это сказать, слишком буквальный смысл. Повседневное лазание через вертикальные и горизонтальные люки, теснота и общение со всяким смазанным и несмазанным железом накладывает специфический блеск на весь гардероб подводника. Ну скажите, у офицера какого ещё рода войск может быть потерт до блеска китель на лопатках?

Через две недели мы были одеты с иголочки, и, поскольку теперь ничем не отличались от своих надводных собратьев, нам было строго-настроено запрещено в дальнейшем кому бы то ни было сознаваться, что мы подводники. Так сказать – инкогнито, что в дословном переводе означает “неузнанный, неизвестный”.

Тем временем наша и так-то небольшая группа понесла потерю. Уходил с повышением командир “С-181” Щербаков, и на его место был назначен Валентин Рыков, который на этой же лодке был старпомом. Выпал из обоймы хороший компанейский товарищ и к тому же мой друг.

В путь!

Выход кораблей был назначен из Балтийска – главной базы Балтийского флота. Перед тем как отправиться туда, мы получили последние наставления Иващенко и табельное шпионское снаряжение – фотоаппарат “ФЭД” без плёнки, четыре отрывных блокнота в дерматиновой обложке и четыре карандаша “ТМ”. Полностью экипированные и снабжённые для выполнения ответственного задания, мы отбыли в Балтийск. Работать фотоаппаратом было поручено мне. Старшим группы назначался капитан-лейтенант Р. Д. Эрлих. Всё путём. Как у настоящих.

Далее – калейдоскоп несущественных событий, впечатлений, встреч. Единственное, что отложилось в памяти – это вызов к командующему Балтийским флотом адмиралу Арсению Григорьевичу Головки, который в годы Великой Отечественной войны командовал Северным флотом. Конечно, ностальгия по Заполярью имела место, и когда командующему доложили о наличии в главной базе аж четырёх подводников с Севера, он, естественно, приказал доложить, какого чёрта нам здесь нужно. Роберт обстоятельно доложил, адмирал обещал помочь с размещением, пожелал нам счастливого плавания и отпустил с Богом.

Ничего интересного в походе не было – дождь, холод, на верхней палубе сыкотно... В общем, визуально открылась Британия только в Дуврском проливе. А там и до Портсмута рукой подать. Всё рядом! Крохотная страна.

Приехали

Лихо ошвартовались к шикарному, без мазутных пятен, причалу. Крейсер первым корпусом, наш эсминец вторым и ещё один по корме крейсера. Видимо, чтобы указать нам своё место в вопросах господства на морях, по носу крейсера был ошвартован авианосец “Бульварк” – немудрящий такой авианосец, из тех, что назывались “конвойными”. Форштевень крейсера, тем не менее, едва доставал до двух третей его кормы, а чтобы осмотреть корабль, надо было задира́ть голову, придерживая фуражку.

Если чуть-чуть заглянуть вперед, то это унизительное положение разглядел наш главнокомандующий Сергей Георгиевич Горшков и всю свою жизнь в качестве главкома убеждал в необходимости строительства авианосцев и Политбюро, и Правительство, и своих товарищей по главкомату. И, надо сказать, главкомовские труды воплотились в “железо”.

В СССР построили вертолетоносцы, потом авианесущие крейсера и наконец – авианосец. Но тут стараниями кучки хулиган-демократов Советский Союз распозлзся на составные части, все разбежались по своим деревням, авианосцы – который продан на металлолом, которые ржавеют в ожидании ремонта и постепенно растаскиваются по частным сараям, которые продаются (как, например, авианесущий крейсер, носящий имя Горшкова). Хорошо, что всего этого не видит главком.

Изучая переписку В. И. Ленина, я натолкнулся на письмо, которое меня озадачило. Это письмо В. И. Ленина И. В. Сталину от ноября 1922 года “О сокращении программы ремонта и строительства военно-морских судов” (Ленин, ПСС, том 45 – изд. пятое, 1970 года):

“... я думаю, что флот в теперешних размерах хотя и является флотишкой, по справедливому замечанию т. Склянского, всё же для нас непомерная роскошь. Крейсер “Нахимов” надо достроить, ибо мы его продадим с выгодой, а в остальном я убеждён, что наши морские спецы всё же увлекаются непомерно. Флот нам не нужен, а увеличение расходов на школы нужно до зарезу”.

Письмо написано спустя один месяц после взятия шефства Ленинским комсомолом над Военно-Морским флотом Республики.

Я лично всё это прокомментировать не в состоянии.

Да. Так вот, мы голову не задирали и фуражек не роняли. Подводников, как известно, интересует всё то, что висит ниже ватерлинии, ибо именно туда надлежит угодить торпедой, пущенной умелой рукой.

Утро встретило нас замечательной, солнечной, хотя и прохладной погодой. На причале уже стучали молотки – сколачивались киоски для розничной колониальной торговли. По крейсерской трансляции на пределе мощности пела молодая певица Роза Багланова. Песенка была свеженькой, из тех, что теперь называют хитами: “Как у нас в садочке, как у нас в садочке розы расцвели...” Пела с восточным акцентом, очень мило. Весь первый день прошёл в меркантильных хлопотах. Корабельный баталер выдавал офицерам по 11,5 фунта стерлингов, при этом сообщая, что соответствующая сумма в рублях будет удержана со следующей получки. По 11 рублей за фунт. Разъяснялось, что фунт содержит 20 шиллингов, а каждый шиллинг 12 пенсов. Ну и системочка. Бедные английские домохозяйки. Сейчас-то вроде попроще.

Следующий день прошёл под знаком политического просвещения. Утро было снова украшено песней Баглановой: “...каждый день в окно я смотрю, как ты бродишь (или ходишь) по сэлуу...” Потом была такая политинформация – на Британских островах свили себе гнездо враги из “бывших”, которые объединились в “Народно-трудовой союз” (НТС) и вовсю пропагандируют антисоветчину, сгребая в свои сети неустойчивых и слабых. А поскольку, по мнению политинформаторов, именно мы, офицеры кораблей, и являемся таковыми, нам предписывалось при первом же контакте в полемике с этой сволочьёю не вступать и прямо с ходу по-русски посылать их на... Ну не мне вас учить, на что именно. Не на чердак же. Однако на следующий день нам не удалось применить на практике приобретённые накануне знания.

Как мы в шахматы играли

Утро началось знакомым "...красную розочку, красную розочку йа тебе дааарьюу...", которое уже начинало надоедать. С полудня началась какая-то беготня, которая мало-помалу начала обретать смысл. По кораблям искали офицеров, умеющих играть в шахматы. Официальное приглашение на турнир последовало с плавбазы "Тайн" соединения эсминцев. На призыв победить британский флот на шахматах я откликнулся с энтузиазмом, тем более что малость, на уровне 3 разряда, сёк в этом деле. Всего нас подгрело к трапу "Тайна" шесть человек. Смеркалось. Пожилой шахматист, подозрительно поглядывая на каждого из вверенной ему команды, сделал перекличку. Ровно в 18.00 за нами спустился английский офицер, и мы поднялись на борт, отдавая честь британскому военно-морскому флагу. На юте меня встретил наш переводчик Джон Кокс, прикрепленный к нашей группе ещё вчера. Парень общительный, ненавязчивый, лысый, с остатками изумительно рыжих волос. Не знаю уж, имел ли он какое-нибудь отношение к "КГБ по-английски", но говорил, что является студентом Оксфордского университета, а сейчас их отправили сюда для практики в русском языке, поскольку он, мол, на иностранном факультете. Врёт, наверное, змий.

Англичанин объявил дальнейший распорядок: идём в кают-компанию, пообедаем, а там видно будет. Какой обед?! Шесть вечера. Ужинать пора. Но чего не сделаешь ради шахматной идеи? Переживём.

В кают-компанию расселись беспорядочно. Я удерживал Кокса на левом траверзе, справа сел кто-то из наших. Осмотрелся. Никаких лозунгов, транспарантов, никаких полочек с томиками, ну хотя бы Уинстона Черчилля, ничего этого нет. Как живут? Зато в изобилии шкафчики с посудой, питейными принадлежностями и всякими мелкими сосудами со специями. А слева от входа – бар. Настоящий бар с платной выпивкой, соками, тоником, содовой. Кстати, там я получил урок на тему: что с чем надо пить – виски с содовой (газировка по-нашему), джин с тоником, ром с апельсиновым соком, коньяк – в чистом виде. Когда все закончили греметь стульями, старший из офицеров "Тайна" поднял бокал вина за морское братство, независимо от того – англичанин ты или русский (в вольном переводе Кокса). Такое начало вызвало аплодисменты всех присутствующих. Выпили стоя. Не стану описывать весь церемониал, скажу лишь, что железное английское правило: "Надо вставать из-за стола с чувством некоторого голода" было исполнено радикально.

Два бокала казенного вина, выпитого за обедом, – один кислого, другой ещё более кислого, тем не менее дали толчок последующему веселью. Для этого, как оказалось, служит смежная со столовой "каюта отдыха". В целом, независимо от количества помещений, это называется "кают-компания". И служит не только для приёма пищи, а главным образом для сплочения отдельно взятых офицеров в офицерский коллектив. Святое место! Ни в одну британскую голову не придёт проводить в помещениях кают-компания какие-либо матросские занятия, собрания, инструктажи и т. п. Я бы даже сказал, что кают-компания – это образ жизни морского офицера.

Комната отдыха обставлена низкой мягкой мебелью, небольшими столиками, в неглубокой нише закреплено старенькое пианино, на переборке мишень для дартса. Один из наших шахматистов, сильно обеспокоенный тем, что вот уже восьмой час, а он ещё ни пешки не переставил, и когда же мы начнём, получил ответ старшего офицера, который сводился к следующему (опять-таки в переводе моего толмача): весь мир знает, как трудно пригласить на простую товарищескую пьянку советского офицера, поэтому они под видом шахматного турнира, да и то с трудом, заполучили нас в гости. Пожалуйста, кто хочет, бери шахматы, кому нравится петь – вон пианино, кому... и т. д., а сейчас приглашаю всех в бар. От такой откровенности мы сначала опешили, а когда опомнились, наградили оратора аплодисментами и самым искренним хохотом. Некоторое время спустя, когда мы-таки уже дошли до кондиции, я вспомнил, что на выпускном курсе Черноморского ВВМУ был активным членом кружка английского разговорного языка (уж очень миленькой была англичанка), и помимо всего прочего мы выучили в английском переводе песенку Паганеля из замечательного фильма "Дети капитана Гранта". Вот её-то моя нетрезвая душа возжаждала пропеть в расчёте на поддержку хотя бы русской половины компании. Аккордеона, в котором я малость смыслил,

не оказалось, и пришлось мне одним пальцем высекать аккомпанемент из фортепиано:

Ванс зе ливд э кэптэн брэйв...

что в оригинале читалось как

Жил отважный капитан...

Ну и так далее. А когда подошла очередь припеву, его подхватила вся подвыпившая интернациональная общественность:

*Капитан, капитан, улыбнитесь,
Ведь улыбка — это флаг корабля...*

— орали наши ребята,

*Кэптэн брэйв, кэптэн брэйв, гив э смайл со,
Бат э смайл ис э флэг оф зэ шип...*

— горланили англичане.

В общем, сверх всяких ожиданий, песенка удалась.

Вскоре, искренне поблагодарив хозяев, мы разошлись по кораблям. На завтра была запланирована экскурсия в Лондон, и надо было как следует выспаться.

Поехали...

Сход со стапеля корабля, как готовой продукции, всегда был праздником для судостроителей. Это их детище, плод огромного труда, а для инженерного состава — и бессонных ночей, трепанных снизу и сверху нервов, семейных неурядиц. Для большинства членов коллектива предприятия — это завершение работы, спад напряжения, так сказать, глубокий выдох.

Совсем с иными чувствами встречает выходящий из цеха корабль военный экипаж. Моряки только сейчас становятся если не хозяевами, то полноправными обитателями своего дома. Дома-крепости. Боевой машины, на которой им надлежит противостоять врагу. В Северодвинске это мероприятие называется “вывод в бассейн”.

Ближе к окончанию насыщения прочного корпуса техникой и аппаратурой личный состав экипажа всё в большей степени привлекался к различного рода регулировкам, прогонам и повседневному обслуживанию техники своего будущего заведования. Офицеры, кроме того, привлекались военным представительством и к приёмке этой техники. И что очень важно — совместная работа экипажа и строителей, как будущих членов единой сдаточной команды, рождала взаимное доверие. Понимая, что в построечном графике наступает период, который наш ответственный сдатчик называл “переходным от спешки к горячке”, мы трое суток очищали корабль от строительного хлама и не только в отсеках, но, главным образом, в объёмах между прочным и легким корпусом, проверяли чистоту цистерн главного балласта перед закрытием шпигатов решётками, выгребали из отсеков отработавшую своё мелкую оснастку. Словом, мы готовились к этому знаменательному событию в жизни корабля, как к празднику.

На вывод приехали руководители флота и Минсудпрома — министр судостроительной промышленности Борис Евстафьевич Бутома, первый заместитель главнокомандующего ВМФ адмирал флота Владимир Афанасьевич Касатонов, с ними руководители главков и предприятий МСП, военачальники. Перед выводом высокие гости захотели осмотреть корабль. Для многих из них это было первое знакомство с ракетноносцем второго поколения, поэтому все слушали пояснения главного конструктора проекта Сергея Никитича Ковалева с большим вниманием и интересом. Корабль посетителям понравился, и вскоре осмотр был закончен. Я получил от адмирала флота несколько настав-

лений и сам обратился к нему с просьбой выделить специально для нашего экипажа плавказарму, чтобы жить поближе к лодке и до минимума сократить непроизводительное время на переходы от казармы соединения к кораблю. Ведь мало того, что шагать надо было километра полтора, так ещё и на проходной завода матросов пропускали с предъявлением документов. Я набрался наглости обратиться по этому вопросу к Касатонову только потому, что, во-первых, он сам, как обычно, начал разговор с вопроса “Что мешает?”, а во-вторых, потому, что Беломорская база вопрос не решала. Забегая вперёд, скажу, что через месяц нам целенаправленно была выделена плавказарма “Василий Вересовой”, где, несмотря на обилие крыс, бытовые условия были довольно приличными.

Но вот на леса и к выходу, где были раздвинуты огромные ворота цеха, стали прибывать люди. И те, кто были заняты на выводе, и те, кто строили, хотели посмотреть на дело своих рук – Директор СМП – Евгений Павлович Егоров пригласил начальство в “скворешник” (это высокая стеклянная будка), начальник цеха Израиль Лазаревич Камай дал “добро” на ход, заработали бассейновые шпили, троса натянулись, что-то оглушительно не то скрипнуло, не то треснуло, и вот он, торжественный момент, – тронулся стпель-поезд, и огромный корабль величественно двинулся из цеха. Поехали!

Первую бутылку шампанского в районе носовой марки углубления разбила крестная мать нашего корабля Евдокия Павловна Ночвина. Сварщица, Герой Социалистического Труда, она была одной из тех, кто варил прочный корпус.

В такой праздничной обстановке завершился самый главный этап постройки головного атомного подводного крейсера с 16 баллистическими ракетами – “заказа 420” по заводской номенклатуре и “К-137” по флотской нумерации. Дело было 25 августа 1966 года.

Он ещё недели две простоит в сухом бассейне на своей “телеге”. Будет отладка навигационного комплекса и всего другого, что по технологии требует сухости, неподвижности и точного горизонта. И только после этого бассейн начинает медленно заполняться водой. Мы – вся сдаточная команда – займём места по боевой тревоге и по мере погружения подводной лодки в родную стихию будем осматривать и ощупывать каждый забортный сальник и фланец, проверять забортные клапана и кингстоны, проверять целостность цистерн главного балласта. Много чего ещё надо будет сделать... И, пожалуй, самое главное для военного экипажа – мы начинаем дежурно-вахтенную службу на СВОЁМ корабле. Наконец, заведены понтоны, ещё немного, и с Божьей и главного капитана завода Евгения Ивановича Шахова помощью под буксирами поплывём к причалу. Выйдем “на берег”, как здесь принято говорить. Нам ещё предстоит испытания, стрельбы, погружения, малые аварии и большие удачи – тяжёлая, но благодарная и интересная работа. А пока...

Пока нас с ответственным сдатчиком Валерием Николаевичем Фроловым директор приглашает на банкет.

Брежнев на лодке в новой пилотке

Более четверти века в центральном посту атомного подводного ракетноносца “К-137”, впоследствии “Ленинец”, хранилась бронзовая доска, оповещавшая всех прибывающих на подлодку о том, что 31 мая 1967 года лодку посетили руководители Компартии и Советского государства Л. И. Брежнев и А. Н. Косыгин (при гравировке произошла ошибка – дело было не 31-го, а 30 мая). В позапрошлом году перед отправкой лодки на утилизацию в Северодвинск доска была снята и оставлена на соединении Северного флота.

О том, что на лодку придут столь высокие гости, нас с ответственным сдатчиком Валерием Николаевичем Фроловым оповестили примерно за неделю до их приезда. Лодка, заказ 420, стояла у дебаркадера, пер-моему, на 3-й позиции причальной линии СМП и “крутила” швартовые испытания. Отсеки выглядели довольно прилично, так как какая-то покраска уже была сделана. Сдаточная команда (в основном экипаж лодки) содержала корабль, сколько было можно в этих условиях, чисто, так что дополнительного аврала перед встречей не требовалось.

За три дня до их приезда на завод прибыл секретарь ЦК КПСС Д. Ф. Устинов. Он побывал на лодке, поговорил с главным конструктором Сергеем

Никитичем Ковалевым, ответственным сдатчиком, а затем мы поднялись на дебаркадер. Здесь он попросил присутствующих оставить нас вдвоём, сел, пригласил меня к столу и стал задавать вопросы, касающиеся конструктивных особенностей лодки как головной второго поколения, хода испытаний, характеристик оружия, подготовленности экипажа. Один из вопросов был – не мала ли дальность стрельбы состоящих на вооружении лодки ракет. Я ответил, что она по крайней мере в полтора раза превосходит дальность ракет комплекса, состоящего на вооружении АПЛ 658 проекта, а во-вторых, если учитывать развитие системы противоракетной обороны (ПРО) США, то наша ракета, обладая малым подлетным временем, будет неуязвима для средств противодействия. Интересно, что Дмитрий Федорович никак не реагировал на мои ответы, хотя казалось, что беседа имела доверительный оттенок. Теперь я понимаю, что этот разговор он затеял не для того, чтобы узнать от меня что-либо новое для себя, а чтобы проверить мои конкретные знания, военно-политический уровень и определить, можно ли меня допускать к общению с “начальством”.

Ближе к 30 мая был разработан порядок посещения и распределены роли. Мне поручалось, пользуясь небольшим демонстрационным плакатом, доложить общие сведения о лодке и её оружии, для чего выбрали наиболее просторное помещение на дебаркадере. Затем я должен был сопроводить по отсекам лодки Л. И. Брежнева, а старший помощник Игорь Тишинский – А. Н. Косыгина, в этой же “головной” группе были министр обороны маршал А. А. Гречко, главнокомандующий ВМФ адмирал флота С. Г. Горшков, главный конструктор проекта С. Н. Ковалев. Во “втором эшелоне” отводилось место некоторым другим военачальникам, членам ЦК и Правительства. Всего человек пятнадцать. Все работы и испытания, кроме тех, что носили непрерывный характер, прекращались. На лодке должен был присутствовать только военный экипаж и те рабочие и инженеры, которые обеспечивали испытания.

30-го Северодвинск встретил высоких гостей изумительной, солнечной, немного прохладной погодой. Вообще замечено, что как только на Севера приезжает кто-либо из высшего руководства, так сразу настаёт отличная погода, что побуждает некоторых из них сразу же начинать разговор о северных льготах. Однако на этот раз обошлось без дурных шуток, начало которым положил Никита Сергеевич, посетив Мурманск в 1962 году.

Он сказал, что, мол, здравствуйте, дорогие мурманчане – дорогие не потому, что я вас люблю, а потому, что вы дорого нам обходитесь. Речь вызвала взрыв негодования, послышался шум, крики... Всё это транслировалось по телевидению, в том числе к нам, на Западную Лицу через Североморскую “шайбу”.

Накануне старпом раздобыл на береговой базе соединения двадцать пилотов и теперь, стоя на трапе дебаркадера, вручал их сначала Брежневу и Косыгину, а затем и их спутникам. Многие из них, видимо, впервые держали в руках пилотку подводника и потому примеряли очень неумело, но, как докладывал старпом, с явным удовольствием. Я в это время вибрировал у демонстрационного плаката посреди десятка принесённых из всех помещений стульев.

Наконец, начальство начало рассаживаться, и Брежнев с Косыгиным сели так, что, если я стоял лицом к ним, то чуть позже подошедший Гречко оказывался у меня за спиной. Я начал было искать положение, чтобы стать к нему хотя бы боком, но Брежнев нетерпеливо спросил: “Чего ты крутишься?” Я ответил, что не хотел бы стоять спиной к моему министру, на что генсек сказал: “Как стулья стоят, так и стой. Докладывай”.

Докладывал я, естественно, без шпаргалки. Изредка в доклад вставлял ремарки главнокомандующий, который сообщал генсеку внутриведомственные подробности, которых я не знал, да и знать их мне было не по чину. Словом, доклад был воспринят хорошо. С окончанием главком предложил ранее разработанную схему осмотра, и с согласия Брежнева все, кому было положено, двинулись на лодку.

Спустились мы через люки 1-го отсека, и я позже заметил, что в свои шесть десятков лет Брежнев делает наши подводно-обезьяньи упражнения (спуски и подъёмы по вертикальным трапам, проходы через переборочные и межпалубные люки и др.) довольно легко. Алексей Николаевич потяжелее. Забегая вперёд, скажу, что через некоторые переборочные люки, где перед комингсами смонтированы коробка зашивки кабелей, пробираться не так-то

просто – раствора ног не хватает. Так вот уже где-то в пятом, легко пройдя люк, Брежнев кричит мне: “Эй, командир, я уже научился прыгать, как ты!”

Мои объяснения он слушал, не скажу, чтобы с глубоким вниманием, и вопросов почти не задавал.

Не таков был Алексей Николаевич. Первый вопрос, зачем сделаны такие тяжёлые койки (действительно, пуда по полтора-два), он задал во втором, жилом отсеке. Объяснения давал главный конструктор, который рассказал о матросской резвости, и что легкая дюралевая, например, койка тут не выдержит (не совсем понятно, правда, при чём здесь ссылка на матроса, если мы находились в офицерской каюте). Косыгин кивнул, и все пошли дальше. Шутка главного прошла.

Не буду утомлять читателя подробностями вопросов и докладов, которые были по ходу осмотра, расскажу лишь ещё только об одном. Как я уже сказал, швартовые испытания механизмов, где технологический процесс был непрерывным, не прекращались. И вот когда мы добрались до восьмого (турбинного) отсека, нас оглушили звуки работающих турбин, насосов, гул отсековой вентиляции. Чтобы как-то объясниться с вахтенным пультом местного управления турбиной, Косыгину надо было и самому напрягать голос, и тянуть ухо к собеседнику. Затем прошли в девятый отсек. Тоже турбинный, почти точная копия восьмого, но испытаний там не было, и стояла приятная тишина. Алексей Николаевич остановился.

– Вот здесь я отдыхаю. Неужели у вас матросы постоянно работают в таком шуме, как в предыдущем помещении?

Брежнев было ушёл вперёд на несколько шагов, но тут же вернулся обратно, за ним и я. Рядом с Косыгиным были Горшков и Ковалев. Сергей Никитич объяснял премьере что-то о диаметре воздушных трубопроводов, низко- и высокооборотных вентиляторах... Косыгин молча выслушал и после паузы сказал:

– Знаете, мне кажется, что это не совсем так, как вы говорите. Просто у вас нет специалистов по данному вопросу.

Прошло почти три десятка лет. Значительно вырос профессиональный и научный уровень инженерного состава и научных сотрудников, работающих в области измерений и исследований физических полей кораблей (ФПК) и в особенности того, что касается их шумности. Совершенствовалась измерительная и анализирующая аппаратура. Однако концептуально не изменилось ничего. Всё тот же рутинный подход военного заказчика сводит проблему к простому и понятному количественному уровню: “А ну, дай-ка мне столько-то децибел!” При этом не многие из них понимают, что меня – командира подводной лодки, интересует не сама по себе шумность моей подводной лодки, не само по себе её магнитное поле, не... и т. д. – меня интересует её БОЕВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ, которая включает в себя и обесшумливание, и снижение магнитного поля, а также других физических полей, включает наличие самых современных средств разведки и обнаружения; наличие боевых средств защиты и нападения; и уж, конечно, лучших кораблестроительных элементов. И не нужно никакой экзотики вроде “акустического проектирования” (а дальше что же – будет “магнитное” и т. д.?).

Однако это отдельная тема.

Ознакомление с кораблем закончилось в кормовом отсеке, где я доложил генсеку о всплывающей спасательной камере. Она вмещала двух человек и могла всплыть с аварийной лодки, затонувшей на глубине вплоть до предельной. В то время это было новшеством, и Брежнев был явно заинтересован. Он заглянул через люки вовнутрь, затем сделал попытку влезть, но не смог.

Хорошую, запомнившуюся шутку “отмочил” Леонид Ильич с окончанием осмотра лодки.

Выходили мы наверх через люк 10-го. Я поднялся первым и чуть помог подняться по трапу Брежневу. Дальше мы прошли метров с десятков к скосу ракетной палубы, где “на страже” стоял наш старшина – дозиметрист с грандиозной алюминиевой кружкой спирта и медицинскими салфетками, чтобы дать вытереть руки после всяких рукояток, комингсов и поручней. О радиационной безопасности тогда речь не шла, потому что свои реакторы ещё не работали и пар два швартовых испытаний мы брали с берега. Вытирая руки, Брежнев увидел, что из люка поднимается Косыгин, и громко окликнул его:

– Алексей, иди сюда, здесь спирт дают!

Всё это происходило на виду и слуху сотни людей, свесившихся через ограждение дебаркадера, и хохот доброжелательных северодвинцев сопровождал Алексея Николаевича, пока он не подошёл “к ендове”. Он и сам улыбался — этот вообще-то суровый, неулыбчивый человек.

Оплошали мы только в одном. Ввиду ну совершенно немислимой загруженности нашего замполита на корабле не оказалось “Книги почётных посетителей”. Так, слава Богу, пулютовики выручили. Когда Брежнев спустился на пульт управления главной энергетической установкой, заводской оператор Григорий Павлюк, сдаточный механик Василий Ткаченко и командир I дивизиона Юрий Плигин попросили его расписаться в пулютовом журнале ГЭУ, что Леонид Ильич с добрыми пожеланиями собственноручно и сделал.

К этому я могу добавить, что и Брежнев и Косыгин во время посещения держали себя деловито, скромно и никаких судьбоносных заявлений не делали.

В дальнейшем решения Партии и Правительства по вопросам военного судостроения свидетельствовали о том, что руководители государства на деле заботились о совершенствовании технического оснащения Вооружённых сил СССР и не забывали о людях, которые своим трудом обеспечивали военную неприкосновенность нашей Родины.

Так было в то время.

Кто бы как теперь ни изгалялся над нашим прошлым.

“Ваши действия?”

Я так понимаю, что если наука “прикладная”, то знания, полученные в ходе освоения этой науки, можно “приложить” к изучаемым предметам, а также к явлениям, связанным в той или иной степени с ними.

В 1960 году, будучи назначенным командиром атомной ракетной подводной лодки, я проходил курс наук в Обнинском учебном центре по различным предметам, о которых в бытность свою на дизельных ПЛ вообще ничего или почти ничего не знал. Ну вот, например, такая дисциплина, как “паротурбинная установка”, которую нам читал как специально придуманный для этого предмета капитан 3 ранга Паровичников, подразделялась на “устройство ПТУ” и “эксплуатация ПТУ”.

Я с равным энтузиазмом изучал их обоих и полагал, что раз преподаватели считают обязательным знание профиля лопаток ротора турбины, то и мне не грех. В общем, необходимый командиру атомохода объём знаний я себе представлял слабо. Так сказать, глотал то, что давали.

Тем временем в УЦ произошла смена командования — на место прежнего, которого мы толком-то и не видели (я даже фамилию его не помню), пришёл действительно достойный подводник — атомщик, командир первой советской атомной подводной лодки “К-3” Герой Советского Союза капитан I ранга Леонид Гаврилович Осипенко.

Недели две он ходил по аудиториям (если так можно назвать помещения старого барака), присматривался, прислушивался, вникал в тематику преподавания, оценивал её с точки зрения командира подводной лодки. Тематику инженерного состава он считал исчерпывающей и не нуждающейся в каком бы то ни было исправлении, а вот для “группы командования” корректура была необходима.

По прошествии некоторого времени мы начали ощущать изменения в направленности лекций. Теперь упор всей инженерной науки был сделан на вопросы боевого использования техники, куда, конечно, входило и устройство, но в гораздо меньшем, чем прежде, объёме.

Особенно поучительным для меня был зачёт по ПТУ, на котором присутствовал Осипенко. Я отвечал на вопрос “Главный турбозубчатый агрегат, его состав и управление”. По окончании моего ответа Леонид Гаврилович задал дополнительный вопрос:

— Вам поступил доклад из турбинного отсека: “Повышается уровень в главном конденсаторе левого борта!”. Ваши действия?

Чёрт побери, думаю себе, откуда могла взяться лишняя, да ещё “повышающаяся” вода в этом проклятом конденсаторе? Так ничего и не придумав, не нашёл ничего лучше, как отделаться шуткой:

— Механик, что за кабак! Почему повышается уровень в главном конденсаторе левого борта?

На что Леонид Гаврилович заметил:

— Почти правильно. Но я-то спрашиваю “Ваши действия”, а не “почему”. Ваши действия должны выражаться в команде: “Стоп левая турбина!” Это ваше первое дело! И только после этого можно и “кабак” и “механик”. А “почему” — это вам товарищ Паровичников объяснит.

Ну, свой упорным трудом заработанный “трояк” я получил. Но всякие хохмы более или менее хороши для обстановки безответственности... В море шутить можно только за обедом.

Эскорт “по-канцелярски”

Нашей головной подводной лодке РПКСН К-137 в ноябре 1968 года, после устранения построечных недостатков и отработки всех задач курса боевой подготовки, была запланирована боевая служба.

Поскольку это был первый опыт для ракетных лодок второго поколения, то к предстоящему походу внимания, а в основном контроля, уделялось предостаточно. В основном в виде суеты, создаваемой штабными. В этой связи, с подобной штабной “деятельностью”, мне вспоминается досадливая фраза поручика Ржевского из бессмертного фильма “Гусарская баллада”:

*Опять штабной! —
Прислали б водки лучше...*

Видимо, исстари не любили в войсках штабных.

Ноябрьской штормовой ночью вышли в море. По замыслу штаба флота, мы должны были следовать до точки погружения в охранении противолодочных кораблей бригады охраны водного района. Корабли встретили нас при выходе из губы Сайда в Кольский залив. Ветер северо-восточный силой 12–14 метров в секунду. Пока нас прикрывали мысы и острова, всё было в плановом порядке — произвели опознавание с кораблями эскорта, которые оказались малыми противолодочными кораблями, выяснили их позывные, от них же узнали тип ордера и пошли на выход из Кольского залива. Вот тут-то и развернулись основные события.

Должен сказать, что норд-остовая штормовая волна на куске Баренцева моря от острова Кильдин до мыса Ретинского, вследствие сужения берегов наподобие воронки, а также из-за встречи с волнами, отраженными береговой чертой, создаёт толчею, изменяет конфигурацию волн, рождает обилие пены, которая срывается штормовым ветром с гребней волн и, образуя водяную пыль и брызги, существенно ограничивает видимость. Я думаю, что в “Шкалу силы ветра” контр-адмирала Бофорта следовало бы добавить ещё одно определение — “злой шторм”.

Злой шторм раскидал наш идеально нарисованный штабом противолодочный ордер ко всем чертям. Огней “охранявших” нас МПК ни я, ни кто бы то ни было из находящихся на мостике не видел. На экране радиолокации от штормовой волны сплошная засветка. Связь на ультракоротких волнах идёт прерывисто — не разобрать даже отдельных, настойчиво повторяемых слов. Какой медный лоб придумал это эскортирование ночью при штормовой погоде?! Безголовая штабная затея “игры в войну” обходится нам, водоплавающим, в лучшем случае преждевременной сединой, в худшем — авариями и человеческими жертвами.

Однако сквозь мглу и брызги вижу проблеск едва видимого белого огонька. Ага, думаю, наверное, один из МПК подошёл поближе, чтобы выйти на УКВ-связь. Взяли пеленг на огонёк. Почти по носу, 3–4 градуса левого борта. В следующую минуту из кромешной тьмы и водяной круговерти вываливается судно. Дистанция около 5–6 кабельтовых. Вижу топовый огонь. Отчётливо вижу красный — левый отличительный и как-то отсветом зеленый — правый. Значит, судно идёт чуть левым бортом. Отвернуть вправо не могу — уж больно малы курсовые углы, его и мой. Есть опасность подставить под удар корму. Не раздумывая, команду в центральный (то есть нажимаю тангенту микрофон-динамика и ору):

— Обе турбины самый полный назад!

Дав задний ход, пытаюсь переключкой руля вправо на полный угол и работая правой турбиной маневренно при том, что левая будет постоянно рабо-

тать самым полным назад, подать корму вправо и уйти от столкновения. Наконец-то лодка приобрела ход назад, значит, если и будет столкновение, то оно будет скользким. Даю на встречное судно сигнальную ракету и вижу, что оно понемногу замедляет ход. Руль право на борт, теперь можно помочь отвороту и турбиной. Снижаю обороты правой турбине, корма медленно катится вправо, потом всё резвей и резвей... Разошлись левыми бортами.

В одном я ошибся: он не замедлял хода. Просто лодка на всё увеличивающемся заднем ходу уравнила скорости. Или почти уравнила. Когда я уклонился от столкновения, он “просквозил” мимо нас, не сбавляя хода. Ведь ночью, идя со всеми положенными огнями, подводная лодка, сколь велика она ни будь по водоизмещению, на носовых и траверзных курсовых углах (пока не станет видимым гакабортный огонь) создаёт у встречных судоводителей впечатление небольшого пароходика, так как конструктивно её ходовые огни расположены на ограждении рубки почти рядом и только гакабортный – на кормовом стабилизаторе, достаточно далеко от всех остальных.

Лёг на курс в точку погружения. Кораблей сопровождения мы больше не видели и не слышали.

Хочу вернуться к вопросу о планировании. Ну скажите, в чём была необходимость корабельного обеспечения, так называемой “охраны”, в эту штормовую ночь? Или это косная привычка к типовым схемам плюс незнание гидрометеобстановки, или элементарная глупость как планировщика, так и утверждающего.

Недавно я прочитал последнюю работу Константина Михайловича Симона – “Глазами человека моего поколения”. Книга вышла уже после кончины великого писателя. Симонов рассказывает там о своих встречах со Сталиным, о беседах с видными деятелями и военачальниками о Сталине. Вот только один эпизод из беседы писателя с адмиралом флота Советского Союза Иваном Степановичем Исаковым:

“Это было в 1933 году после проводки первого маленького каравана военных судов через Беломорско-Балтийский канал (речь идёт о создании Северного флота. – В. Б.). В Сороках, когда прошли канал, был небольшой митинг... все речи были очень и даже чересчур пламенны, говорили, что мы теперь здесь встали по воле Сталина и отсюда никуда не уйдём, что море наше, что мы завоюем Север, что мы разобьём здесь любого врага, и т. д. И вот после всех этих речей Сталин, как бы нехотя, взял слово и сказал:

– Что тут говорили: возьмем, победим, завоюем... Война, война... Это ещё неизвестно, когда будет война. Когда будет – тогда будет! Это Север!.. – и ещё раз повторил: – Это Север, его надо знать, надо изучить, освоить, привыкнуть к нему, овладеть им, а потом говорить всё остальное.

– Мне тоже понравилось это тогда, – говорит Исаков, – понравилось серьёзное, глубокое отношение к сложному вопросу, с которым мы тогда только ещё начинали иметь дело”.

И я спрашиваю себя – будем ли мы, чёрт возьми, слушать, читать, воспринимать, впитывать то, что говорят нам и на что указывают Великие? Или только будем тупо и безынициативно существовать на Севере, оставляя на завтра “изучение”, “освоение”, “знание” и “овладение”?

Личный пилот Молотова

Расскажу о встрече с замечательным и скромным человеком – полярным лётчиком, героем Великой Отечественной войны, Героем Советского Союза полковником Энделем Карловичем Пусэпом, с которым кудрявая моряцкая судьба свела меня довольно причудливым образом. Совершенно уверен, что читатель (даже если он военлет) мало что о нём слышал. А скорее всего – ничего. Потому что оборотная сторона скромности – забвение. Как ни печально.

Я познакомился с ним в начале 80-х годов в Эстонии, где мне довелось проходить службу в качестве командира земноводной воинской части. Почему земноводной? Потому что это был научно-исследовательский полигон Военно-Морского флота, включавший в свой состав дивизион опытовых кораблей.

Как-то пригласил меня мой добрый приятель – директор опорно-показательного совхоза-техникума “Винни” Хейно Калласте на открытие межреспубликанского волейбольного турнира имени Героя Советского Союза Пусэпа. Турнир проводился в спортхалле (дворце спорта, другими словами) совхоза.

Там я и увидел энергичного пожилого человека в лётной полковничьей форме и с роскошной седой бородицей. Это и был Эндель Пусэп.

Познакомились. А позже, на спецмероприятии, которое обычно бывает в конце любых хорошо организованных турниров, мы выяснили, что друг друга уважаем, и с тех пор не проходило ни одного мало-мальски значительного праздника, чтобы я не пригласил его в войсковую часть или к себе домой. Не часто он мог бывать, но на День Военно-Морского Флота приезжал всегда.

Он оказался интересным собеседником, а в доверительных беседах особенно. Ну, представьте себе – четыре десятка морских офицеров – научных сотрудников, кандидатов наук, докторов и вообще умниц, настроенных иронично и – простите, мужики – слегка высокомерно, не отпускали Энделя два с лишним часа и “пытали” его с искренней заинтересованностью любознательных учеников! Интересные встречи были у него с мичманами и матросами части. Словом, весь полигон, и я в первую очередь, относился к этому человеку с неподкупным сыновним обожанием.

На днях я рылся в энциклопедических справочниках в поисках некоторых хронологических уточнений в жизнеописании Э. Пусэпа и обнаружил, что в его биографии между 1942-м и 1946 годом существует некое “белое пятно”. Всем понятно, что с ним происходило до 42-го, и столь же понятно, что после 46-го.

До 42-го Эндель Пусэп – командир бомбардировщика легендарного полка авиации дальнего действия Преображенского, в первые же месяцы Великой Отечественной войны бомбил Берлин, Данциг, Кенигсберг. За год он совершил тридцать ночных боевых вылетов в глубокий тыл врага. Что говорить, если звание Героя Советского Союза Энделю Карловичу было присвоено 20 июня 1942 года!

В 1946 году его, 37-летнего полковника запаса, партия направила налаживать жизнь в молодую послевоенную Эстонскую Советскую Социалистическую Республику.

Что же в промежутке, о котором по непонятным причинам умолчали биографы? Все эти четыре года Пусэп был “личным лётчиком” 1-го заместителя Председателя Государственного Комитета обороны, народного комиссара иностранных дел СССР Вячеслава Михайловича Молотова. Он пилотировал наркомовский самолёт при перелётах по Союзу и на заграничные конференции, в том числе с Молотовым на борту совершил перелёт в США. При этом всегда была гарантирована и обеспечена безаварийность, безопасность и точность по времени и месту. Этим тяжёлым и крайне ответственным трудом он и занимался в течение всего “скрытого периода”. Почему этот факт утаён биографами – мне не известно.

С 1985 года в связи со стремительным обуржуазиванием общественного строя в Эстонии начались неприятности и у Энделя. Мне не хотелось бы излагать их сущность, думаю, вам это ясно и без слов – что хорошего может сделать власть, приветствующая эсэсовцев и “лесных” бандитов, Герою Советского Союза?

Ода рябине

Не стал бы я об этом писать, если бы нынешний засушливый год не был таким неурожайным на всякую северную влаголюбивую ягоду. Думаю, сейчас самое время вспомнить о рябине. И не потому, что “на безрыбье и рак – рыба”, а о рябине самой по себе. Конечно, можно было бы в двух словах изложить метод заготовки – граммы, литры и всё. Но! Кто “с ходу” поверит мне, что желе из рябины действительно замечательная штука? Ведь многие вообще за ягоду её не считают. А между тем известно, что из всех северных ягод на втором месте по содержанию витаминов и микроэлементов после королевы-ягоды клюквы стоит именно рябина. Надо только правильно её приготовить, и тогда она сохранит весь набор вкусовых и физиологических качеств как минимум до следующего урожая. И не верьте, что при кипячении пропадают все витамины. В действительности же, когда кипение происходит при атмосферном давлении, ну то есть с открытой крышкой, гибнет ничтожный их процент. Даже если кипит сироп или варенье. Массовая гибель витаминов случается при кипячении в скороварке, где вследствие повышенного внутреннего давления температура кипения заметно более ста градусов.

В общем, пропагандируя рябину, я сошлюсь на непререкаемый авторитет. Дело было так – в июле 1984 года наш научно-исследовательский коллектив, коим я имел счастье руководить, посетил Игорь Васильевич Петрянов-Соколов.

Академик, Герой, лауреат, профессор, ну, словом, всё при нём. Кто из атомщиков не знает аэрозольные фильтры Петрянова? Скольким поколениям атомных подводников они сохранили здоровье! Да и жизнь тоже. Игорь Васильевич оказался исключительно симпатичным и контактным человеком, обладающим совершенно неправдоподобной энциклопедичностью знаний. Он же ещё был и председателем Общества книголюбов СССР. Седая окладистая борода, громадный лоб и при этом ясные юношеские глаза. Энергичен, подвижен. Красивый человек.

Наш научно-исследовательский Полигон военно-морского флота располагался на побережье залива Хара-Лахт и, уж так случилось – в зоне Лахемааского национального парка, поэтому всё, что было типично для этого края, было рядом. Кстати, национальный парк как экологическая единица появился много позже, так что оккупацией национальных парков мы не занимались.

Так вот, очень уж мне захотелось познакомить академика с необыкновенной красотой природы и быта людей северной Эстонии, с некоторыми добрыми традициями эстонцев, национальным парком. Чтобы чего не наврать, я попросил поехать с нами виднейшего знатока местных обычаев и традиций, моего доброго товарища, директора здешней средней школы, народного учителя СССР, Героя Социалистического Труда Роберта Эдуардовича Адамсона, а окрестности я и сам знал хорошо. Посмотрели дворец в Пальмсе, водопад в Йоавески, курортное местечко Высу, где домик Георга Отса, и, наконец, добрались до деревни Верги. Замечательна она тем, что там реставрированы и бережно сохраняются старые рыбацкие постройки, лодки, снасти. Там отмечают День рыбака, другие (я уж и не помню) торжественные даты и события, и тогда в эту едва помеченную на карте деревеньку съезжаются люди даже из отдалённых мест Эстонии. Описать красоту ландшафта и побережья, построек и приусадебных участков, уж не говоря о старинном рыбацком музее, мне лично не по зубам. Это надо видеть.

Близ одного двора росла “рябинка” – ствол в полтора обхвата, высотой если не двадцать, то верных пятнадцать метров. Гигантская крона усыпана крупными краснеющими гроздьями. Мы остановились полюбоваться, и вот тут-то Игорь Васильевич спросил, не пробовал ли я когда-нибудь рябиновое желе. Конечно, я был не в курсе и попросил рассказать что к чему.

Сделав экскурс в биологию и химию, он рассказал нам и о способе приготовления. В конце рассказа я спросил его, на что всё-таки похож вкус этого рябинового чуда. “Я не могу сказать, на что похож, – после небольшого раздумья ответил он. – Одно скажу, вкус ПРОНЗИТЕЛЬНЫЙ”.

Точность этого определения я оценил много позже, когда сам научился делать хорошее желе. Почему именно хорошее? Потому что получалось и плохое.

Докладываю заинтересованному читателю рецепт и технологию. Начнём с того, что надо набрать рябины. Делать это надо прямо сейчас, когда она окончательно поспела. Поторопитесь, потому что чуть позже рябина будет начисто склёвана перелётными дроздами – большими охотниками до этой ягоды. Однако человек, добрый к братьям нашим меньшим, не будет полностью оголять рябинку – немного оставит и птицам. Не надо брать ягоду с придорожных деревьев, где есть интенсивное автомобильное движение, так как в ягодах, как пишут специалисты, накапливаются продукты сгорания топлива. Естественно, дома надо ягоды полностью очистить от зелени и хорошо промыть. Затем сыпать в неокисляющуюся кастрюлю и налить сырой воды так, чтобы вода только касалась верхнего слоя ягод. Не заполняйте рябиной кастрюлю доверху, так как при кипячении ягода разбухает.

Два слова, как сварить плохое желе. Надо быть очень ленивым и засыпать в котелок не очищенную от зелени рябину. Тогда на единицу объёма уменьшается количество ягоды и увеличивается количество воды. Сок будет слабым, и вместо желе получим жидкое варенье.

Поставим посудину на сильный огонь и доведём до кипения. Кипятить 45–50 минут. Пену не снимаем. Несколько раз перемешать. Сняли. Какой кошмар – варево имеет какой-то мутно-жёлтый цвет, на вкус кислятина, хоть

глаз вырви! Но мы не смущаемся – ведь это же только полуфабрикат. Теперь через мелкое сито надо слить в другую чистую посудину весь отваренный сок, оставшиеся ягоды слегка отжать и сок, что выдавился, приобщить к основному. Не усердствуйте, иначе раздавите ягоды, и варёная ягодная мякоть попадет в сок, что сделает желе мутным. Варёные ягоды отправьте в отходы или скормите птицам. В кастрюлю с соком надо положить сахар из расчёта на один вес сока один и три десятых веса сахара. Снова ставим на сильный огонь. Помешиваем. И так ещё 45–50 минут кипения. Огонь понемногу можно убирать. Сняли, посмотрели – цвет красивый, густо-рубиновый, жидкость прозрачна. Разлили по банкам. Утром баночку потрясли, а там самое натуральное желе. Попробовали – вкус пронзительный.

Герметизировать банки не надо. Накрывать бумажной салфеткой и завязать. От пыли. Срок хранения не определён. У меня одна банка уже год стоит, и хоть бы что. Желе идёт к чаю, соусам, делаю сироп к сифону или питьевой воде, развожу в кипятке и в термос – на рыбалку. Да мано ли куда! Так что отбросьте сомнения и заготовливайте на зиму рябиновые витамины. Будьте здоровы!

Реверс!

Недавно прочёл я статью капитана I ранга Н. Паляя “Приживутся ли профи в реакторных отсеках”. Автор освещает вопросы комплектования, подготовки, воспитания и быта матросов, служащих по контракту. Тема для флота злободневная, однако откликов на статью ни из реакторных, ни из смежных отсеков до сих пор не поступило. Как говорится, “народ безмолвствовал”. Хотя, проведшая ретроспективное своё собственное видение руководства воинскими коллективами, каюсь, и я редко выходил за рамки докладов или рапортов по начальству, даже в тех случаях, когда не видел оттуда должного отклика. Истины ради скажу, что попытки были, но ни “Правда”, ни “Красная Звезда” материал не брали, поскольку сами знают, кого, за что, как и при каких внутриведомственных обстоятельствах можно критиковать. Апеллировать в той или иной форме к общественному мнению считалось признаком командирской беспомощности и поощрялось разве что выговорами.

Сейчас нельзя помалкивать. Надо создать заинтересованность даже среди людей общественно пассивных. Искать сторонников в народе, которому служим. Деформированное общественное мнение позволило верхним эшелонам власти издать законы и другие акты, которые разом сократили численный состав Вооружённых сил, количество и виды вооружений, сроки службы, асигнования. Призывные льготы создали небывалый некомплект в частях, многие из них стали просто небоеспособны. Военной науке и производству приказано сворачиваться, а войскам отступать. Приложили к этому нелегкую руку и некоторые средства массовой информации – те, что за любые вооружённые конфликты похода клеймили позорным тавром российского солдата и трусливо обходили молчанием разрушительную роль правящей верхушки, обращая огонь творческого вдохновения на уже мёртвых или пенсионеров. Иные просто оглуляют армию. Я вспоминаю телепередачу о Вооружённых силах “Служу Советскому Союзу”. Не скажу, что в ней не было лакировки или конъюнктурщины, но это была серьёзная передача для народа и армии. Название передачи поэтапно изменялось вместе с, так сказать, демократизацией и теперь дошло до “Аты-баты...”

Успешно завершён учебный план войск – аты-баты; бегут наши из гарнизонов “братских” стран – аты-баты; рвут на части Черноморский флот – аты-баты; дедовщина, воровство – аты-баты; калечат, убивают, пленяют российского солдата на его же земле – аты-баты, аты-баты!.. Бред какой-то... Как бороться с этой возмутительной инфантильностью теледядей и телетётей? Видимо, только путём формирования объективного, дружелюбного к армии общественного мнения.

Не всё, на мой взгляд, ладно и в нашей военной печати. Ничтожно мало на её страницах флотских авторов, всё больше штатских подписей. А уж если допустят острую статью, то обложат её вышестоящими комментариями до обнуления. Как не вспомнить позорную борьбу “Красной Звезды” с публикациями офицеров, которые имели отличное от официозного мнение о причинах трагической гибели АПЛ “Комсомолец”, когда, не найдя корректных аргумен-

тов, газета принялась дезавуировать личности авторов. Всё вместе это не добавляет авторитета армии и флоту.

Сознаться надо, крепко запачкала себя армия дедовщиной. Тяжёлое, уродливое явление. И запущен этот нарыв нерешительностью и уродливыми же методами работы высшего командного состава, лукавством среднего и дисциплинарным бесправием младшего. Сюда добавлю применение военными прокуратурами тактики “спихнизма” во имя благополучия статистики. Отдам должное авторам нежного термина “неуставные взаимоотношения” — это под него подгоняют ловкие юристы всё, начиная от неисполнения приказа и до группового избиения. Ещё бы найти одного — кто первым придумал возвращать отбывшего срок в дисциплинарном батальоне преступника в свою часть, дабы облегчить ему расправу с пострадавшим, свидетелями, обвинителем, а иногда и с начальником.

Скажите пожалуйста, а к какому виду воинского преступления следует отнести бессовестную эксплуатацию матроса, когда начальник приказывает ему выполнять работы, которые не предусмотрены никакими программами и курсами боевой подготовки? Более того — запрещены приказами вышестоящих начальников. Не оказывается ли в таких случаях матрос в пространстве беззакония, где в силу необходимости принимает навязанные ему правила игры, адаптируется к обстановке и впоследствии сам становится носителем беззакония?

Но есть в теме одна правда, которая состоит в том, что униженный ничтожностью своих дисциплинарных прав командир отделения не находит других аргументов кроме мордобоя по отношению к наглецу, который круглосучно хитро, по-мелкому нарушает дисциплину и порядок, издевательски болтая при этом о демократии и правах человека. Я думаю, что спектр воинских проступков и преступлений требует отдельного осмысления.

Касаясь вопроса о сокращении сроков службы, я стараюсь понять, какие факторы позволили законодателям принять столь тяжёлые для армии решения. Сперва говорилось о том, что надо высвободить молодые рабочие руки для созидательного труда во имя всенародной перестройки. Потом говорили, что по мере частного присвоения народного добра возникает некоторый избыток производительных сил, и высвобождающиеся при этом молодые люди (их ещё называют безработными) с удовольствием пойдут в армию, чтобы, во-первых, заработать на жизнь и, во-вторых, положить начало внедрению профессионального солдата. Действительно, сейчас мы видим на наших площадях и улицах молодых людей, вольно или невольно втиснутых в коммерческие или просто базарные структуры. Среди них и те, кто уволился сам или уволен из вооружённых сил. Вряд ли следует ожидать отсюда притока добровольцев.

Может быть, есть другая аргументация? Может быть, на флоте уже созрели технические предпосылки для сокращения сроков, то есть техника и оружие военного корабля стали настолько простыми в обращении, что трёхлетняя матросская служба стала избыточной? Ничуть. Возьмём, к примеру, даже не Бог весть какую по сложности флотскую технику, скажем, навигационную радиолокационную станцию подводной лодки: экраны, рукоятки, переключатели, тумблеры, кнопки, цифровые и стрелочные, показывающие электроприборы, разноцветье лампочек, всюду шильдики с неудобочитаемыми наименованиями. Я уже не говорю о технической насыщенности блоков локатора, то есть того, что внутри. Каким же объёмом знаний и практических навыков должен обладать матрос, в чьё заведование входит локатор?

Есть две стороны взаимоотношений воина с техникой. Первая — боевое использование — это то, что нужно воину от техники для выполнения поставленных перед ним боевых задач. Вторая — техническое обслуживание — это то, что нужно технике от воина, чтобы к моменту боевого использования быть исправной и обеспечить отдачу полного объёма боевых возможностей. Разумный баланс между сторонами и определяет степень сложности самой техники и её обслуживания, откуда вытекают требования к уровню образования и продолжительности времени подготовки оператора.

Необременительной и приятной была бы служба нашего радиометриста, если бы в его обязанности входило только боевое использование радара, а само оно заключалось бы в нажатии двух-трёх кнопок. Однако это далеко не так. В силу целого ряда причин сегодня конструкторская мысль больше ори-

ентирована на обеспечение качества и полноты технического обслуживания, нежели на простоту боевого использования. Периодические проворачивания, вскрытия, уход, регламентные проверки, генеральные испытания, выверки, настройка... И проклятье флота – ремонт. Одна из дисциплин боевой учёбы так и называется – “Ремонтная подготовка”. Какие уж тут два года!

Но кроме того, что призывник должен приобрести флотскую специальность, он должен стать моряком, подводником-атомщиком, наконец, воином. И на это требуется немало времени.

Не последнюю роль в становлении подводника-профессионала играет воспитание чувства ответственности. Хочу уточнить – ответственности, адекватной худшему варианту аварии обслуживаемой техники. Ветераны северодвинского судостроительного предприятия помнят, как в конце 60-х годов над городом нависла угроза беды, в какой-то степени сравнимой с чернобыльской. При выходе на мощность начал развиваться нештатный процесс функционирования системы управления и защиты (СУЗ) одного из реакторов подводной лодки, которая готовилась выйти в море от причала СМП. В короткий срок развитие процесса могло привести к тепловому взрыву реактора. Положение спасли своевременные решительные действия командира корабля, специалистов завода и личного состава. В активную зону был введён аварийный поглотитель, который прекратил реакцию, аппарат был заглушён, но и навсегда выведен из строя. Авария была предотвращена, однако ракетоносец лишился половины своих боевых возможностей. Такова минимальная цена легкомыслия и безответственности, которую допустил офицер, лучший специалист группы контрольно-измерительных приборов и автоматики, при ручной операции проверки СУЗ.

Хотел бы ещё напомнить один морской закон – не будет кораблю счастливого плавания, если абсолютно все члены экипажа не осознают того, что на корабле нет индивидуальной безопасности. Опасность и безопасность вообще на корабле, а тем более на подводной лодке общая. Одна на всех. И воспитывается это чувство сплочённости не в одночасье.

С четверть века назад сподобился я быть назначенным на собачью должность заместителя командира соединения, на обязанности которого было руководство отработкой боевых задач подводных лодок в море. На одной из них случилось вот что. Штормовой ночью при отработке элементов плавания в надводном положении командир лёг на новый курс, который оказался расположенным против волны, но ход не сбавил. То ли посчитал волну Баренцева моря недостаточно высокой, то ли просто усталость сказала – он и сам потом не мог объяснить. Короче говоря, когда после поворота лодка набрала ход, волна стала перехлёстывать ограждение рубки и через рубочные люки хлынула в центральный пост.

Конечно, эти 3–4 тонны воды не утопили бы огромный корабль. Но вблизи расположены радиоэлектронные и электроприборы, а прямо под люком, несплошной палубой ниже силовой электрощит. Ещё такая же порция воды – и пожар был бы неизбежен. Я в это время был в центральном и наблюдал такую картину: два матроса и мичман, видимо, сменившись с вахты, собрались на мостик покурить и сейчас, стоя под люком, запрашивали через вахтенного механика добро выйти наверх. Когда через люк пошел столб воды, все трое опрометью бросились в стороны. Ни одному из них не пришло в голову ринуться по трапу наверх, против водопада, чтобы задрать нижний рубочный люк и прекратить поступление воды внутрь прочного корпуса. Сработал инстинкт персонального сохранения. Того чувства, о котором я говорил, и в помине не было. Да и где ему было взяться? Немножко учились, немножко стажировались, немножко поплавали на ходовых испытаниях за спинами заводских специалистов, прошли положенный курс отработки береговых элементов на соединении и вот только сейчас вышел в море в самостоятельное плавание. А времени-то уже сколько прошло... По нынешним меркам пора дембельский альбом заводить, да с почестями и в ДМБ.

Нет, два года службы – это не для флота.

А служба по контракту? В середине мая 1991 года Верховный Совет СССР принял постановление о проведении в 1991–1994 годах эксперимента в нескольких соединениях ВМФ по комплектованию в добровольном порядке по контракту должностей матросов и старшин из военнослужащих, призванных на действительную службу. Как один из серьёзных аргументов депутаты ука-

звали на опыт закордонья – мол, там уже давно... Что ж, действительно давно, ещё в XV веке Западная Европа породила наёмников-ландскнехтов. Россия же только в начале XVIII века ввела рекрутчину, а наёмничества и вовсе не знала. Не в российской это традиции.

Перед мной давний номер газеты “Красная Звезда” – май 1992 года, статья “Какой будет служба по контракту”. По содержанию это изложение беседы с начальником штаба Тихоокеанского флота вице-адмиралом В. И. Калабиным, которому тогда было поручено проведение эксперимента на флоте. Не стану пересказывать статью, скажу лишь, что, подвергнув серьёзному анализу материально-технические и социальные условия, качество призывного контингента, честный военный профессионал Владимир Иванович на бестактный вопрос корреспондента: “Вы лично верите в службу по контракту на флоте?” – ответил: “Чтобы такая служба могла иметь место, мало нашего желания, необходимо всестороннее оздоровление экономики в рамках всей страны”.

Годы прошли. Оздоровилась ли экономика? Или, может быть, улучшились другие компоненты, определяющие успех затей? Нет. Положение только усугубилось. И продолжает усугубляться.

Не приживутся “профи” ни в реакторных, ни в других отсеках. Надо исправить ошибку, отказаться от неизвестно над кем поставленного эксперимента, вернуться к трёхлетней службе по призыву. А после службы хочешь на сверхсрочную – пожалуйста, хочешь и можешь – давай в мичмана. Открыта дорога в офицерское училище и в школу мичманов. Другое дело, надо нормально обеспечить этих людей и материально и социально. Достойно вознаграждать нелёгкий матросский труд, многократно увеличить размер поощрений за классность и её повышение. При этом личная дисциплинированность должна быть мерилom профессиональной пригодности. Да мало ли методов стимулирования добросовестной флотской службы. Но это отдельный разговор.

На атомных подводных лодках первого поколения не было ступенчатого заднего хода. Не было там ни малого, ни среднего назад. На турбинном телеграфе красным было выведено “РЕВЕРС”, и, если курс корабля вёл к опасности, мостик командовал: “Внизу! Реверс!”. Машинисты давали турбинам максимальные обороты назад, и корабль в кратчайшее время останавливал свой бег навстречу катастрофе.

Я уже давно в запасе. Не находясь в гуще флотской жизни, я не могу претендовать на решающее слово. Оно за вами, обитающими в стальных корпусах кораблей. Это вам для обеспечения безаварийного плавания и решения боевых задач нужен на борту профессионал, а не профан. Разберитесь с обстановкой, и если курс ведёт к опасности, решительно потребуйте: “Наверху! Реверс!”