

18+

Роберт Лермонтов

К-19: сигнал SOS

Издание третье,
дополненное

Роберт Лермонтов

**К-19: сигнал SOS. Издание
третье, дополненное**

«Издательские решения»

Лермонтов Р.

К-19: сигнал SOS. Издание третье, дополненное / Р. Лермонтов —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-851794-5

Автор книги, член экипажа АПЛ «К-19» КСФ, участник двух ЧП: аварии реактора и выхода из строя передатчика, произошедших одновременно 3-го июля 1961 г. в Северной Атлантике, назвал истинную дату аварии реактора, рассказал об успешной нестандартной передаче сигнала SOS с терпящей бедствие К-19 и последствиях в наши дни, дал негативную оценку действиям экипажа по анализу причины аварии реактора и выбору метода её локализации.

ISBN 978-5-44-851794-5

© Лермонтов Р.
© Издательские решения

Содержание

Предисловие	7
Глава 1. К-19: сигнал SOS	8
Конец ознакомительного фрагмента.	23

К-19: сигнал SOS

Издание третье, дополненное

Роберт Лермонтов

© Роберт Лермонтов, 2018

ISBN 978-5-4485-1794-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



Предисловие

В книге – действительные события:

1. Июль 1961 г., учения СФ в Северной Атлантике, у АПЛ К-19 и кораблей СФ контр – задачи: К-19 – ракетносец вероятного противника, корабли СФ осуществляют его поиск для «уничтожения», контакты и связь исключены, между ними – «барьер отчуждения». 3-го июля на К-19 произошла авария реактора с разрывом напорной трубы 1-го контура (оценка экипажа), с распространением и ростом радиации в отсеках, с потерей хода и выходом из строя передатчика в БЧ-4 – всё и «барьер отчуждения» превращали К-19 в «летучий голландец». Командир БЧ-4 Р. Лермонтов преодолел «барьер», приказав радистам нестандартно передать сигнала SOS. Передача – прием сигнала в главах: «К-19: сигнал SOS» и «Прием сигнала SOS радистами С-270 и С-159».

2. Правительственная комиссия, созданная по факту аварии, признала: *«Личный состав ошибся в оценках состояния аварийного реактора,... В своих действиях руководствовался этой оценкой и предположением, что без охлаждения активной зоны может возникнуть неуправляемая реакция деления и произойдет ядерный взрыв»*, а о причине аварии – *«в контуре первичного теплоносителя возникла течь по причине нарушения целостности металла одной из импульсных трубок расходомера»*, т.е. не было разрыва напорной трубы 1-го контура, а был разрыв импульсной трубки. При такой аварии для *охлаждения активной зоны* необходимо было включить подпиточный насос на подпитку – проливку реактора, решение командира К-19 Н.В.Затеева смонтировать нештатную систему проливки реактора – ошибка. Почему *личный состав ошибся в оценках состояния аварийного реактора?* Почему командир Н.В.Затеев и *личный состав*, зная выводы комиссии, распространили в СМИ свою ошибочную версию аварии реактора? Ответы в главе – «От аварии реактора к Заключению Правительственной комиссии».

3. Воспоминания «К-19: сигнал SOS» были изданы с нарушением авторских прав Р. Лермонтова: редакцией журнала «Наш современник» (№7, 2004 г.), членами экипажа Ю.Ф.Мухиным и Б.Ф.Кузьминым в книге «К-19: события, документы, архивы, воспоминания» (Москва, «Вся Россия», 2006г.), писателем Н.А.Черкашиным в книге «Чрезвычайные происшествия на советском флоте» (Москва, «Вече», 2007г.).

Не известив, поставив перед совершившимся фактом, они изъяли при издании из воспоминаний «К-19: сигнал SOS»: факт выхода из строя передатчика «Искра», наличие в передатчике пропадающего дефекта, применение нестандартного способа передачи сигнала SOS, обеспечившего успех передачи и подход Эс-ок к К-19. Цель изъятий? Ответ в главе – «Сюрпризы издания воспоминаний».

Глава 1. К-19: сигнал SOS

С большим волнением я шел на просмотр кинофильма «К-19» (производство США, режиссер Кетрин Бигелу, в главных ролях – Харрисон Форд и Лиам Нисон).

В зале кинотеатра, глядя на экран, мне пришлось еще раз пережить чрезвычайные происшествия (ЧП), действительно имевшие место 3 июля 1961 года в Северной Атлантике близ норвежского острова Ян-Майен на советской атомной подводной лодке (АПЛ) «К-19» Северного флота (СФ) СССР: а). авария атомного реактора, б). выход из строя средств связи.

Зная традиции американского кинематографа изображать «нашего» человека в погонах постоянно пьяным, глуповатым, невежественным, со звериными наклонностями, приятно разочаровался. В фильме наши подводники имеют нормальный человеческий облик, трагические эпизоды фильма, связанные с аварией реактора и борьбой экипажа по предотвращению катастрофы – атомного взрыва, – правдивы.

Не обошлось без вымыслов, их много, в том числе – эпизоды: высокое Командование ВМФ и МО СССР приказывает найти «К-19», ее находит наша подводная лодка (ПЛ) и оказывает помощь. Такого приказа не было и не могло быть: командованию СФ, ВМФ и МО страны не было известно о терпящей бедствие «К-19» по причине выхода из строя средств связи на лодке.

Как удалось передать сигнал бедствия? Об этом я, как участник событий, хочу рассказать.

В 1961 году на «К-19» я исполнял обязанности командира БЧ-4 и начальника РТС (командира боевой части связи и начальника радиотехнической службы) и отвечал за «глаза» и «уши» корабля: гидроакустику, радиолокацию и связь, а также являлся вахтенным офицером корабля.

«К-19» – новейшая головная АПЛ (проект 658), 1-ая атомная подводная лодка стратегического назначения – носитель ракетного – 3 баллистические ракеты с обычным и атомным зарядом и торпедного оружия; 3 палубы, длина подводной лодки – 114 м; водоизмещение – 6000 тонн; скорость хода под водой до 26 узлов (50 км/час); автономность плавания – 2 месяца; 2 атомные энергетические установки (АЭУ), 2 электрогенератора и 2 турбины обеспечивают подводный ход и электроэнергетику. На АПЛ установлено новое штурманское, ракетное, торпедное, радиотехническое вооружение и вооружение связи.

В то время «К-19» являлась воплощением новейших достижений науки и техники, служба на ней для экипажа – престижна, вызывала гордость и огромную ответственность. «К-19» прошла госиспытания и не раз выходила в море.

Командир «К-19» – капитан 2 ранга Николай Владимирович Затеев.

В 1959 году сразу после спуска «К-19» на воду Генсек ЦК КПСС Н. Хрущев заявил о том, что СССР обладает подводными атомными ракетноносцами – носителями атомного оружия.

18 июня 1961 г. «К-19» вышла из губы Западная Лица (Кольский полуостров) на боевые учения «Полярный круг», в первый дальний поход. Перед командиром и экипажем стояла задача: в Северной Атлантике занять позицию южнее острова Исландия, форсировать Датский пролив и, описав петлю подо льдами Северного Ледовитого Океана, произвести учебный пуск ракеты по полигону на о. Новая Земля, при этом преодолеть линии противолодочной обороны НАТО, постоянно развернутые в Северной Атлантике, и «завесы» кораблей Северного Флота.

В учении задействованы дизельные подводные лодки, надводные корабли и вспомогательные суда СФ.

Настрой экипажа на поход высок: каждый понимает свою ответственность за качественное освоение и правильную эксплуатацию грозного оружия – атомного подводного ракетноносца – первенца страны.

Жизнь и служба в Западной Лице, вновь созданной базе первых АПЛ СФ, – не «люкс». Здесь – лишь сопки, покрытые скудной растительностью или снегом. Жизнь экипажа ограничена «пяточком»: плавбаза «М. Гаджиев» – пирс – «К-19». Жилой поселок – три дома «хрущевки» с магазином «колониальных» товаров, в котором – сухой закон. Гражданское население – жены и малые дети офицеров, получивших квартиры в Западной Лице. Большой дефицит в прекрасной половине, а моряки и офицеры – молоды, единственное развлечение для них – кино, понравившийся фильм засматривают до дыр в экране. У офицеров по ночам – преферанс с «шилом» (спиртом). Нет и простейшей танцплощадки, да и не с кем танцевать. Моряки не ходят в увольнение, многие из них и офицеров с завистью провожают рейсовое суденышко «Санта-Мария», уходящее в Североморск со счастливцами в иной мир, где вокзал, аэропорт, ресторан с прелестницами и прочие радости жизни.

Выход в море для экипажа – не только смена казарменно-корабельной жизни на плавбазе на жизнь корабельно-подводную на АПЛ, но и надежда заработать поощрения в виде внеочередных отпусков или дополнительных суток к отпускам и стать счастливцами на «Санта-Мария», для офицеров – после похода получить разрешение в счет отпуска навестить, как любовницу, жену, если таковая имеется вне Западной Лицы.

Настрой экипажа высок, но в памяти живы тяжелые воспоминания от апрельского (1961 г.) похода в район Острова Новая Земля, когда ЧП следовали чередой. Первая неприятность для меня и радистов, близкая к ЧП, произошла сразу после выхода из базы с получением приказа передать радиограмму в автоматическом (АВТ) режиме. Рядом берег и остров Кувшин, АПЛ ходит галсами вдоль берега, до Узла Связи СФ, как говорится, рукой подать, радисты работают на передачу, а квитанции (подтверждение приема) нет. В чем причина? Кто виноват? Мы и наша передающая аппаратура или радисты и приемозаписывающая аппаратура Узла? Лишь через 2 часа радисты АПЛ приняли короткую шифровку – «добро» на движение в заданный район.

Берег и остров Кувшин остались за кормой и скрылись за горизонтом, АПЛ, управляемая и обслуживаемая одной сменой, уже несколько часов шла под водой, когда гидроакустик доложил в ЦП (центральный пост, 3-й отсек), что обнаружил, вернее, услышал характерный звук гидроимпульса.

Неизвестный корабль одиночной посылкой, чтобы не обнаружить себя, определил дистанцию и курсовой угол на нашу АПЛ, он получил данные для 100%-й успешной торпедной атаки. ЧП!

Даже сейчас, спустя много лет, неприятно вспоминать – наша АПЛ уничтожена – «условно». На поиск были включены все акустические станции, но акустики ничего не обнаружили: корабль – носитель гидролокатора шумами себя не проявил.

Менялись сутки, смены вахт, акустики, АПЛ шла в глубинах Баренцева моря, изменяла курс, скорость хода, глубину погружения, всплывала под перископ для сеансов связи, а одиночные посылки появлялись вновь. Немедленно шел доклад в ЦП, но мы – уничтожены в очередной раз, благо – условно. ЧП!

От безуспешных поисков акустики и, особенно, старшина команды Валентин Саенко нервничали, их и меня уже подначивали друзья, что «слухачи» слышат что-то не то и дурят всем головы; они с тревогой обращались ко мне, я – к командованию АПЛ, но ясности не прибавилось; мне же не было известно об игре «кошки с мышкой».

Для выявления «бесшумного», (а он должен шуметь, так как имеет ход), носителя гидролокатора, чтобы избавиться от роли «мышки», (а «К-19» стала «мышкой»), нужен был нестандартный маневр «К-19», но об этом станет известно позже.

Сутки 12-го апреля 1961 г. для меня начались с вахты – в 00 час заступил вахтенным офицером АПЛ, в 04 час. вахту сдал, выпил чаю и в 04 час.20 мин. был уже на верхней койке в маленькой каюте 4-го отсека с 2-х ярусными койками, верхняя – моя, соседа нет, он принял

у меня вахту. Рука потянулась к выключателю освещения, но... вытянутые ноги начали опускаться, у лодки явно появился дифферент на нос, который увеличивался, мелькнула мысль: «Авария! Надо прыгать, одеваться и бежать в ЦП!». Но матрас вместе со мною поехал в нос лодки, ноги уперлись в переборку, посыпались, «поехали» и покатались какие-то предметы, «поехал» сейф, стоящий в изголовье, я остался на койке, говоря себе: «Не торопись, сейф – опасен! Будешь с ногами, если всплывем!».

Рост дифферента прекратился, он стал быстро уменьшаться, дошел до нуля, но появился дифферент на корму, который рос, все упавшие предметы и сейф покатались и «поехали» обратно. Рост дифферента прекратился, он стал быстро падать, лодка выровнялась, появилась бортовая качка, а это значит – лодка всплыла!

Я был пассивным участником этой ситуации, «разборки полетов» не было, но со слов членов экипажа известно, что на глубине 50 м при скорости 15 узлов (28 км/час) вышел из строя привод кормовых горизонтальных рулей, их заклинило в крайнее положение «на погружение». У лодки мгновенно появился нарастающий дифферент на нос, она стала «пикировать» в глубину. ЧП!

Возникла и с каждой секундой нарастала опасность столкновения с дном моря (глубина моря в этом районе 300 м, но на дне может быть местная возвышенность или впадина; предельная глубина погружения «К-19» – 300 м, далее возможно разрушение прочного корпуса), нарушения герметичности прочного корпуса при ударе и попадания воды под давлением порядка 30 атм. вовнутрь, а это – гибель корабля!

Для остановки аварийного движения ко дну, для придания лодке положительной плавучести были продуты воздухом высокого давления (ВВД) балластные цистерны носовой, а затем и средней (центральной) групп. Но лодка, имеющая большую скорость и инерцию движения, продолжала идти в глубину. Только «реверс» (работа на полный обратный ход) турбин остановил лодку, и только тогда подъемная сила продутого балласта потащила ее наверх, но корма – тяжелая: ее балластные цистерны не продуты, и дифферент с носа перешел на корму и рос. Продули и кормовые балластные цистерны, чем остановили рост дифферента. С дифферентом на корму лодка выскочила на поверхность, всплыла аварийно, израсходовав весь запас ВВД. Команда, сформированная для осмотра приводов рулей, в закоулках носовой надстройки обнаружила ил (жидкий грунт), в который «К-19» успела зарыться носом на предельной глубине, до столкновения с твердым скалистым дном оставались секунды!

Несмотря на ЧП, корабельные жизнь и труд продолжались: работали компрессоры на зарядку баллонов ВВД, радисты передали радиограмму и без задержки приняли квитанцию, лодка в крейсерском положении минимальным ходом шла против волны, что исключало бортовую качку.

После 10 час.30 мин. мне, соблюдая секретность, доложил старшина команды радистов Николай Корнюшктн, что радисты подслушали (им запрещено отвлекаться на прием вне рабочей сети) передачу Центрального радио страны – Правительственное сообщение о полете 1-го космонавта СССР. Центральное радио было подано на корабельную трансляционную сеть, и весь экипаж услышал о полете Юрия Гагарина.

То – ли поздний завтрак, то – ли ранний обед в офицерской кают-компании 2-го отсека проходил под аккомпанемент судовой трансляции, которая была подключена на отсек для информации командира о происходящем на корабле.

Офицерам, сидящим за столом, были хорошо слышны знакомые команды и доклады о пуске и остановке механизмов. обыденность нарушил доклад вахтенного акустика Валентина Саенко:

– Мостик! Справа 153 градуса шум винта!

– Акустик! Классифицировать цель! (т.е. по шуму определить тип корабля) – команда вахтенного офицера с ходового мостика АПЛ.

– Мостик! На курсовом справа 153 градуса – шум винта пропал!

Обед продолжается, на лицах любителей подначки появились улыбки, адресованные мне: «слухачи» опять слышат что-то не то, но через некоторое время вновь доклад акустика:

– Мостик! Справа 55 градусов – шум винта!

– Акустик! Классифицировать цель!

– Мостик! Предполагаю шум винта подводной лодки!

– Акустик! Докладывать об изменении курсового угла!

– Мостик! На курсовом справа 57 градусов шум винта пропал!

В кают-компании обстановка – прежняя.

Очередной доклад акустика – как бомба!

– Мостик! Справа 20 градусов – шум винта подводной лодки! Лодка увеличивает ход!

Слышу шум турбины!

Командир «К-19» Николай Затеев сорвался с места и побежал на мостик, так как в зоне хорошей акустической слышимости, рядом неизвестная ПЛ выполняет маневр, турбины установлены на АПЛ СССР и США, их – единицы и можно сосчитать на пальцах одной руки.

На мостике вахтенный офицер и сигнальщик в указанном направлении сквозь пелену тумана, среди волн увидели перископ ПЛ, определили курсовой угол на него.

– Центральный! Справа 17 градусов – перископ ПЛ! – вахтенный офицер.

– Мостик! Справа 17 градусов нарастает шум ПЛ! Лодка сближается! – акустик.

– Центральный! Справа 17 градусов вижу перископ и рубку неизвестной ПЛ! Лодка идет пересекающим курсом! – вахтенный офицер.

Рулевой горизонтальщик неизвестной ПЛ, вероятно, не удержал ее на перископной глубине, и она всплыла на поверхность, показав свою рубку, но могло быть и иное: всплытие предусмотрено ее командиром для тарана.

В кают-компании все замерли: две ПЛ, обе в надводном положении сближаются пересекающимися курсами при неизменном курсовом угле 17 градусов, столкновение – неизбежно! ЧП!

В носовых торпедных аппаратах «К-19» – боевые торпеды, при ударе носом по неизвестной ПЛ возможна их детонация! Не лучше – ситуация и при таране «К-19» неизвестной ПЛ!

С мостика раздалась команда – крик:

– Центральный!!! Полный назад!!! Турбинам – реверс!!!

ЦП моментально продублировал команду «Реверс» турбинными телеграфами и голосом по судовой трансляции турбинистам 7-го отсека. Лодки благополучно разминулись: «К-19», отработав задний ход, уступила курс – дорогу неизвестной ПЛ, а неизвестная ПЛ прошла перед носом «К-19», выполняя то ли неудавшийся таран, то ли неудачный маневр, ведущий к столкновению, и ушла под воду.

Акустик продолжал следить за шумом неизвестной ПЛ, который то возникал, то пропадал на различных курсовых углах слева, неизвестная ПЛ удалялась «змейкой». Наконец, шум пропал.

По признакам: одному винту, одной турбине, 6-ти или 8-мигранной трубе перископа и профилю рубки, увиденным с нашего мостика, а главное – скорости, неизвестную ПЛ можно было отнести к торпедной атомной подводной лодке США (АПЛ США). Ее командир «толчком», работая винтом, разгонял свою лодку, а затем, отключив винт, двигаясь по инерции, совершенно бесшумно сблизился с «К-19» и аналогично удалился, только так можно объяснить возникновение и пропадание шума винта его АПЛ.

Вероятно, неизвестным носителем гидролокатора являлась та же АПЛ США: она дежурила у выхода из губы Западная Лица, пристроилась к нам, скрываясь в нашем кильватерном хвосте, периодически одиночной посылкой гидролокатора уточняла местонахождение «К-19».

Только АПЛ США была посильна многосуточная гонка преследования АПЛ «К-19», идущей со скоростью 10—15 узлов и выше.

АПЛ США, как сытая «кошка», играла с ничего не подозревающей «мышкой», кралась, повторяя путь «мышки», готовая к решающему броску. Лишь нестандартным маневром АПЛ «К-19» могла поменяться ролями и стать «кошкой». АПЛ США переиграла нас, нанесла нам моральную оплеуху.

Меня, как начальника РТС утешало лишь одно – гидроакустики оказались на высоте: неоднократно обнаруживали работу гидролокатора, по шумам винта и турбины опознали АПЛ США, определили ее сближение.

Пойти вдогонку и продолжить «игру» «К-19» не могла: работали компрессоры на зарядку баллонов ВВД, а без ВВД лодке не всплыть.

Позже мне, как вахтенному офицеру, незаслуженно «досталось» от офицера—турбиниста Геннадия Глушанкова, который не в силах сдержать себя и для разрядки, в сердцах высказался:

– Вы (вахтенные офицеры) обалдели! Два «реверса» – за 8 часов! Вы в ЦП обалдели от кислорода! У нас «полетят» лопатки турбин! Вам нечем будет командовать! Лодка останется без хода!

– Жизнь, Гена, вернее, обстановка заставляет!

Техника и люди выдержали, это они – турбинисты, в конечном итоге, остановили «пикирующую» АПЛ и не допустили столкновений, как с дном Баренцева моря, так и с АПЛ США, четко исполнив команды «реверс».

Всплыли и более ранние ЧП: у стенки завода – выход из строя АЭУ (реактора) и перезагрузка активной зоны, на госиспытаниях – частичное затопление одного из кормовых отсеков, аварийное всплытие с предельной глубины 300 м. Не много ли ЧП? Много! Но Судьба – благосклонна: из всех ЧП экипаж выходил без людских потерь, иногда – с «наградами» в виде «фитилей».

Что ожидает нас в этом походе? Какие испытания приготовила Судьба? Не отвернется ли Фортуна? Хороша английская поговорка: «Кому быть повешенным, тот не утонет»! А потому будем оптимистами!

Организация (схема) связи «К-19» на время учения – лодка должна поддерживать связь с Флагманским Командным Пунктом (ФКП) – Командованием СФ и ВМФ через Узел Связи СФ. Схема связи – обычная, привычная и не вызывает сомнений. Очень скоро у меня появятся сомнения в достаточности такой организации связи.

По сценарию учения АПЛ «К-19» – подводный ракетоносец сил «белых», надводные корабли и дизельные подводные лодки – силы «красных», связь и взаимодействие между временными «противниками» не предусмотрены, лишь – противодействие.

30 июня 1961 г. командир «К-19» получил приказание ФКП начать движение из занятой позиции для форсирования Датского пролива. Получение приказа АПЛ подтвердила передачей радиограммы в адрес Узла Связи (ФКП). Сеанс связи был проведен в перископном положении лодки передатчиком «Искра» в «Радиосети дальней связи» в АВТ – режиме на антенну «Ива». Позже выяснится, что это был последний сеанс связи АПЛ с Берегом.

На поверхности пролива – торосистый лед, на подводной лодке включены: эхолот, эхоледомер, гидролокатор. Обнаруженная «цель» (лед, препятствия), дистанция до нее, расстояние до нижней кромки льда, его толщина, глубина под килем, температура воды за бортом – все под контролем и своевременно докладывается в ЦП для принятия командиром АПЛ решений по изменению курса, скорости и глубины погружения. С обнаруженным айсбергом разминулись. Датский пролив благополучно пройден, впереди – чистый океан.

3 июля 1961 г., 04 час. 00 мин. Над Северной Атлантикой – белая ночь. В толще океана, на глубине 100 м., со скоростью 10 узлов (18,5 км/час.), курсом на Северо – Восток идет АПЛ

«К-19», слева, в 75—100 милях (135—180 км) норвежский остров Ян-Майен, на нем – пост НАТО. В ЦП закончился прием докладов из отсеков и боевых постов, очередная смена заступила на вахту. Все спокойно, механизмы работают четко, в отсеке – неназойливый гул систем автоматики.

Быть может, в очередной раз не для наказания, а «для порядка», вахтенные офицер корабля, механик и штурман попытаются выяснить: «А в каком положении докладывал и сейчас находится радиометрист Анатолий Кошиль?». Дело в том, что по штату радиометристов – трое, но старшина команды А. Кошиль, когда лодка под водой и его радиолокационная аппаратура не используется, постоянно несет единоличную вахту в радиолокационном посту, часто на «лежанке», которую в виде полки ему оборудовали на судостроительном заводе. А. Кошиль всегда на посту: ему достаточно опустить ноги с «лежанки». Однако, в каком он положении?! Выяснение не состоялось.

Сейчас в ЦП прозвучит доклад и весь экипаж «К-19» запомнит день 3 июля 1961 г. на всю оставшуюся жизнь!

В 4 часа 15 минут с пульта управления реакторами поступил доклад офицера – управленца Юрия Ерастова: «Сработала аварийная защита (АЗ) правого реактора!», т. е. в нем внезапно прекратилась управляемая цепная реакция. Через 2 мин. – второй доклад: «Падает давление и уровень в первом контуре правого реактора», о чем вахтенный офицер немедленно доложил командиру АПЛ Николаю Затееву.

По сигналу «Боевая тревога» личный состав быстро, без суеты (не так, как в кинофильме) прибыл на боевые посты и приступил к исполнению своих обязанностей.

Давление в первом контуре упало с 200 атм. до 0: вытекла вода, охлаждающая реактор, в трюмное пространство 6-го реакторного отсека, она радиоактивна! Там образовалась воздушно-паровая подушка с избыточным давлением, радиация начала распространяться в 6-ой и соседние отсеки. Затем заклинило главный и вспомогательный циркуляционные насосы 1-го контура и через активную зону стало невозможно прокачать охлаждающую воду.

Правый реактор заглушен, но реактор начал разогреваться, как заглушенный самовар с вытекшей водой: угли уже не горят, но еще отдают свое тепло. Рост температуры реактора мог привести к тепловому взрыву, к расплавлению тепловыделяющих элементов с атомным топливом, на дне реактора могла образоваться критическая масса, а это – атомный взрыв!!!

Реактор – неуправляем, пошел в «разнос»! Такое не могло присниться экипажу даже в страшном сне. На подводной лодке началась борьба за жизнь корабля и экипажа.

Командир АПЛ, выслушав предложения специалистов БЧ – 5 (электромеханическая боевая часть), принял решение всплыть в крейсерское положение и смонтировать нештатную систему охлаждения реактора, предложенную офицером БЧ-5 лейтенантом Юрием Филиным. Для выполнения работ аварийной группе необходимо войти в выгородку над аварийным реактором, где – радиационный ад!!!

Радиационная обстановка (из воспоминаний командира электротехнического дивизиона БЧ-5 В. Е. Погорелова) :

«... 05—30... Доклад Вахромеева (начальника хим. службы) о постоянном росте активности: в 6-ом (реакторном отсеке) до 100 р/час, в 7-ом (турбинном) 50 р/час, в 8-ом (электромоторном) и на пульте (управления реакторами) порядка 25—30 р/час; из-за смен вахт появилась активность в смежных отсеках....

.. 06—50. Начало аварийных работ... активность на крышке аппарата (реактора) до 200—250 р/час... В конце работ... активность на крышке аппарата достигает 500 р/час...

...9—20 – 9—30... активность на пульте управления до 100 р/час... в первом отсеке сравнительно благоприятная обстановка – от 2-х до 5-и р/час, к концу суток – до 10...» (Книга «К-19»: события, документы, архивы, воспоминания», изд. дом «Вся Россия» Москва, 2006 год).

«... Когда осушали первый этаж (реакторного отсека) главным осушительным насосом (ГОН) третьего отсека, протащили радиоактивную воду до центрального поста по системе осушения...» (из воспоминаний командира группы ДУ БЧ-5 М. В. Красичкова, та же книга).

Система осушения и ГОН стали «светить», ухудшилась радиационная обстановка в 5-ом (дизельном), 4-ом (ракетном) и 3-ем (центральный пост) отсеках.

Монтаж нештатной системы охлаждения реактора ценой своей жизни выполнили подводники: лейтенант Борис КОРЧИЛОВ, капитан-лейтенант Юрий ПОВСТЬЕВ, главный старшина Борис РЫЖИКОВ, старшина 1 статьи Юрий ОРДОЧКИН, старшина 2 статьи Евгений КАШЕНКОВ, матросы: Семен ПЕНЬКОВ, Николай САВКИН, Валерий ХАРИТОНОВ. Все они получили смертельную дозу облучения, но не допустили ликвидацию корабля и своих друзей – членов экипажа, не позволили аварии выйти за пределы корабля и перерасти в катастрофу: тепловой или атомный взрыв. Большие дозы облучения получили командир БЧ-5 Анатолий Козырев, старший помощник командира АПЛ Владимир Енин и др.

Температура реактора начала падать, опасность ликвидации корабля и экипажа устранена, но нарастала другая угроза – РАДИАЦИЯ!!! Радиация, разносимая по кораблю системой судовой вентиляции и людьми, не имеющая ни вкуса, ни запаха, ни цвета, была всюду: в отсеках, на мостике, на носовой и кормовой надстройке, от ее смертоносного поражения укрытия не было, дозиметрические приборы «зашкаливали»!

Молодые подводники, здоровые и энергичные до выполнения работ на реакторе, на виду экипажа, как в сказке от чар злого колдуна, теряли силы, трудоспособность, превращались в тяжелых лежачих больных. Им пытался помочь начальник медицинской службы АПЛ – военврач майор Косач В. А.

Несмотря на радиацию, экипаж продолжал исполнять свои обязанности по обслуживанию механизмов и систем. В отсеках, где пребывание было несовместимо с жизнью, вахту несли новым методом – «набегами». Не по дням, а по часам росла суммарная доза облучения каждого члена экипажа, а при «набегах» в кормовые отсеки – по минутам и секундам. Родной корабль для экипажа превратился в радиационную западню, из которой без внешней помощи не выбраться: чем раньше – тем лучше!

«Ситуация на АПЛ в день аварии для рядового матроса была предельно ясна и определялась уровнем страданий тех, которые лежали на носовой надстройке и через которых приходилось переступать. Такая ситуация не изгладится из памяти сердца никогда!» (строки из письма радиометриста А. Кошиля от июня 2005 года).

«... 9—20 – 9—30 ... Учитывая высокую активность на пульте управления реакторами (до 100 р/час) командир принимает решение перевести на минимально контролируемый уровень работу носового реактора, движение осуществлять на гребных электродвигателях в режиме ДГ (от дизель – генератора...» (из воспоминаний В. Е. Погорелова, та же книга).

Движение под электродвигателями не могло быть длительным из-за угрозы переобучения подводников, обслуживающих механизмы в кормовых отсеках, где уровень радиации, как и всюду на лодке, возрастал. Ухудшающаяся радиационная обстановка вела к полной потере хода или к ходу в базу «до победного конца», в обоих случаях – переобучение экипажа.

Куда и как идти – вопрос не мой, а – командира АПЛ Н. В. Затеева, от его решений и действий экипажа зависит участь как экипажа, так и самого командира, да и корабля «К-19».

А что же со связью?

В 03 час. вахтенный радист получил от шифровальщика Алексея Троицкого радиogramму №1 (нумерация моя), но приказ из ЦП на передачу не поступил.

В 06 час. 07 мин. «К-19» всплыла в крейсерское положение, подняты все антенны, радисты открыли приемную вахту.

От шифровальщика поступила радиogramма №2: «Арфа, 0107, 4829,...», состоящая из 31-й цифровой группы, для передачи и адрес ФКП в «Радиосети дальней связи» в автома-

тическом режиме, – донесение командира АПЛ Флагманскому Командному Пункту (ФКП) о своем местонахождении и об аварии реактора.

Поступило и приказание на передачу. (Технологию передачи излагаю упрощенно для понимания читателем, не знакомым со связью).

Радисты привычно подготовили текст радиogramмы к передаче, настроили мощный передатчик «Искра» на эквивалент антенны, подключили антенну «Ива», нажали кнопку «пуск», но, вместо привычного звука работы автоматики, услышали резкий щелчок. Произошло что-то непонятное. Осмотрели приборы, все – в норме, ... «сбили» настройки, настроили вновь, ... пуск! Резкий щелчок и вспышка внутри передатчика! В нем возник пробой высокого напряжения (ВН), оно отключилось, ВЧ-энергия не поступила в антенну и эфир, передача не состоялась.

Я доложил в ЦП: «Передатчик „Искра“ вышел из строя, БЧ-4 приступила к поиску и устранению неисправности».

Связь – дело тонкое, а где тонко, там и рвется. Худшие опасения мои и радистов, ожидания того, что передатчик «Искра» когда-нибудь «проявит» себя с худшей стороны, подтвердились.

В последний год во время «проворачивания механизмов» (ежедневная проверка работоспособности всех приборов и систем корабля) радисты неоднократно обнаруживали ненормальность в работе передатчика «Искра», неисправность появлялась и исчезала, не подчиняясь какой-либо закономерности, ее невозможно было повторить и устранить.

Много раз я, находясь в радиорубке, наблюдал за действиями радистов и работой передатчика, пытался понять причину сбоя, но дефект не проявлялся. Скрытый, он же – пропадающий, он же – самоустраняющийся дефект – худший из дефектов в радиоэлектронной аппаратуре. Аппаратура, имеющая такую неисправность, согласно действующим документам на поставку военной техники, недопустима к эксплуатации на кораблях ВМФ и подлежит замене.

После неоднократных докладов командованию «К-19» и Флагманскому связисту соединения были вызваны представители завода – изготовителя передатчика «Искра». Во время трехдневных проверок скрытый дефект не проявился. Представители уехали, а мы остались с тем, что имели: со скрытым дефектом и недоверием к передатчику, к тому же еще и виновными в вызове представителей.

И вот, в самый напряженный момент, когда на АПЛ – авария реактора, передатчик «Искра» вышел из строя! Мнения радистов – это тот же дефект, так же «опали» стрелки индикаторов передатчика, вместо еле слышимого, как шорох, звука – резкий щелчок, вспышка пробоя и отключение ВН. Стало обидно и горько, что не смог ранее выявить, доказать другим наличие пропадающего дефекта, но для переживания времени нет: АПЛ далеко от Берега, на ней – угрожающая аварийная обстановка, а тот или другой дефект – значения не имеет, необходимо срочно отремонтировать передатчик и установить связь с Берегом.

Для меня и радистов Николая Корнюшкина, Юрия Пителя, Виктора Шерпилова наступил момент испытания, который растянулся на долгие часы напряженной работы, часы надежд, ожиданий и разочарования.

До базы – 1500 миль (2800 км), чтобы преодолеть это расстояние при скорости в 10 узлов, необходимы 6 суток хода, а сможет ли такую скорость развить аварийная АПЛ? Кроме того, экипаж будет постоянно находиться в условиях воздействия радиации. Гибель экипажа – неминуема!

Командир АПЛ Н. Затеев принял решение идти обратным курсом на сближение с другими кораблями СФ, задействованными в учении.

Уточню: в БЧ-4 вышел из строя комплекс приборов, состоящий из передатчика и устройства АВТ – передачи текста. Прием на Узле Связи СФ – также автоматический, такой режим

передачи-приема – новинка техники связи для лодок в 1961 году. Это – основной и единственный режим, обеспечивающий скрытую дальнюю связь «К-19» с Узлом связи СФ. В радиорубке имеется второй – маломощный передатчик «Тантал», который можно использовать в телеграфном и микрофонном режимах для ближней связи.

Под моим руководством радисты приступили к поиску неисправности. Осмотр, проверка режимов и техпараметров устройства АВТ-передачи текста и передатчика «Искра», настройка передатчика, осмотр и проверка сопротивления изоляции антенны «Ива» показали, что все исправно. Однако при их использовании в комплексе возникает пробой и отключение ВН. При настройке передатчика на антенну «Ива» обнаружили искрение с корпуса антенны на корпус лодки, появились сомнения в исправности антенны «Ива», дал указание перейти на антенну «ВАН».

Два часа работы на передачу в АВТ-режиме поочередно на две антенны полной и пониженной мощностью с перерывами для охлаждения передатчика и поиска неисправности не дали результата, несмотря на то, что иногда сеансы передачи проходили без сбоя.

Поясняю: радиограмма с ПЛ в адрес Узла Связи СФ передается до тех пор, пока он не подтвердит ее получение передачей в адрес ПЛ радиограммы-квитанции. Узел Связи СФ в наш адрес ничего не передавал, следовательно, наши передачи в АВТ-режиме не достигли Берега.

После 08 час. поступила радиограмма №3 из 115 цифровых групп и приказ на ее передачу. Сеанс передачи этой радиограммы в «Радиосети ближней связи» в ТЛГ-режиме, т.е. от руки радиста, на антенну «Ива», прервался на 90-й группе, возник сбой. Решил: передатчик выключить, включить и продолжить передачу с 90-й группы, что и сделали.

После перерыва для охлаждения передатчика «Искра» сеанс передачи на антенну «Ван» прервался на 100-й группе. Передачу закончили аналогично. Узел Связи СФ не услышал нас и в ТЛГ-режиме, квитанций нет.

Работа в названных радиосетях передатчиком «Искра» потеряла смысл. В радиорубке имеется второй КВ передатчик «Тантал», но его мощность мала и недостаточна, чтобы перекрыть расстояния до Берега в «Радиосети ближней связи» в ТЛГ режиме. Возникшая неисправность в передатчике «Искра» лишила «К-19» связи с Берегом (ФКП) в радиосетях «Дальней» и «Ближней» связи. В организации связи и техническом оснащении лодки резерва нет!

А время неумолимо, уже около 9 часов. В голове помимо сугубо технических вопросов по поиску неисправностей были и другие мысли: «Обстановка катастрофическая, реактор идет „в разнос“, кругом радиация... Если будет „укрошен“ реактор и экипаж не „испарится“, как было в г. Хиросима с жителями в центре атомного взрыва, то через 10 часов и далее лодка без связи превратится в „корабль-призрак“ с „загибающимися“ от радиации экипажем на борту. Связь становится решающим фактором!!! Надо искать другой способ связи с Берегом!».

И я сказал радистам: «Стоп! Прекращаем передачу и поиск неисправностей. Мы теряем время! Предлагайте, как использовать передатчик „Тантал“ для связи с Берегом». Первым высказался молодой радист Виктор Шерпилов: «Надо „влезать“ в чужую радиосеть, другого выхода нет, иначе всем...» Он не закончил фразу, но все поняли.

Обсудили и выяснили (участники: командир БЧ-4 Роберт Лермонтов, старшина команды радиотелеграфистов Николай Корнюшкин, командир отделения радиотелеграфистов Юрий Питель, радиотелеграфист Виктор Шерпилов, специалист СПС – шифровальщик Алексей Троицкий):

– Дальность действия передатчика «Тантал» – мала, нужен корабль (судно) – посредник как промежуточное звено для ретрансляции нашей радиограммы на Берег. В учении принимают участие надводные корабли, подводные лодки и вспомогательные суда СФ, однако, установить связь с ними не можем, так как не известны их позывные, частоты связи. – «Секретно!»

– Имеется частота и правила передачи открытым текстом сигнала «SOS» в «Международной сети терпящих бедствие кораблей и судов», но это приведет к нарушению секретности и скрытности АПЛ, сенсации. Первыми могут подойти корабли и суда США и НАТО, которые с «большим удовольствием» окажут нам помощь. – «Неприемлемо!» А сам думаю: «Аварийная сеть – крайний случай, в эту сеть, если ничего не получится, придется „влезать“ с разрешения или без разрешения командира АПЛ, иначе весь экипаж погибнет. Время для передачи сигнала „SOS“ уже наступило!»

– Имеется частота «Аварийно-спасательной службы» (АСС) СФ, но судов АСС в нашем районе нет, передатчик «Тантал» не охватит расстояние до них. – «Отпадает».

– Имеется частота «Радиосети взаимодействия подводных лодок», но на данный момент для «К-19» она не задействована. Действует ли она для других лодок? Неизвестно. – «Отпадает!»

– Мы часто слышим радистов рыболовных и транспортных судов страны, работающих в микрофонном режиме. Связь с ними возможна только открытым текстом. – «Неприемлемо!»

Наш выбор определили дизельные подводные лодки, находящиеся где-то рядом в «завесах», радисты которых, как и мы, несут приемную вахту в радиосети «Узел связи СФ – Подводные лодки» на частоте, которая нам известна. Имеется непреодолимое препятствие: нам не известны позывные (имена) дизельных подводных лодок – участниц учения, а им – наш позывной, а без позывных передача и двусторонняя связь невозможны.

Передача со своим позывным в адрес «Всем подводным лодкам» на частоте трансляции Узла – бесполезна, т.к. нашу работу радисты лодок воспримут как помеху, постороннюю радиостанцию, мешающую приему Узла. На частоте Узла господствует и имеет Голос лишь сам Узел. Бесполезна передача и открытым текстом: тексты узла, как все радио тексты в МО, – зашифрованы.

Вариант – стать Голосом и вещать с адресом «Всем подводным лодкам» решает проблему с позывными, но решиться на такую передачу – риск, но лучшего варианта нет. Риск – не в нарушении Правил связи, а – в предстоящей многочасовой, без видимого результата передаче. Передачи как бы в пустоту и впустую: ни одна подводная лодка, которая примет нашу радиограмму (а будет ли такая в радиусе действия «Тантала»?!), не даст нам квитанцию, сохраняя свою скрытность. Кроме того, скрытность «К-19» будет нарушена многократной передачей текста в ТЛГ – режиме: нас могут запеленговать корабли и станция радиоразведки НАТО, но... придется рисковать!

Инициативные, самостоятельные действия на всех уровнях в ВМФ – наказуемы, «фитили» и «небо в решетку», если доберемся, – будут на Берегу, а сейчас главное – отвести от себя и радистов вину – гибель экипажа от радиации из-за отсутствия связи.

Передатчик «Искра» – моё хозяйство, потому, не желая делить ответственность, принял самостоятельное решение использовать передатчик «Тантал» в качестве 2-го Узла Связи и приказал радистам:

а) отказаться от позывного «К-19» и присвоить себе позывной Узла;

б) передачу на частоте трансляции Узла начинать сразу после окончания сеанса его работы (в этом случае лодки не успеют погрузиться и услышать нас), передачу вести непрерывно, многократно повторяя текст, но не допускать перегрева передатчика;

в) радиограмме присвоить адрес – «Всем подводным лодкам».

Мое решение – нарушение Корабельного Устава и Правил связи, однако оно не подрывает авторитет и единоначалие командира, а дополняет его действия по выходу из ЧП, по спасению экипажа. Иначе поступить я не могу: необходимы срочные и конкретные действия по установлению связи с любым кораблем или судном страны, с Берегом.

Поиск и обсуждение радиосети для передачи завершил словами:

– Нас «душат» объёмные радиogramмы №2 и 3. Мы «загоним» «Тантал» этими радиogramмами: он у нас «вскипит»! С чем мы останемся?! А затем обратился к шифровальщику А. Троицкому:

– Алексей, нам нужна короткая радиogramма.

– Как сигнал SOS, – подсказал Николай Корнюшкин и показал текст в рабочей тетради.

– Алексей, нам нужен текст: «Авария реактора...», – начал я.

– У меня нет в таблицах реактора, – прервал он.

– Что есть?

– АЭУ.

– Годится и АЭУ. Тогда текст: «Широта... Долгота... Авария АЭУ. Нуждаюсь в помощи. К-19».

Текст понравился всем: предложений и уточнений не было.

– Место возьми у штурмана. Дуй! Да, не забудь: текст должен поддаваться расшифровке на других кораблях!

А. Троицкий исчез из радиорубки, он, вероятно, взял координаты лодки у штурмана и получил «добро» на текст у командира АПЛ, а затем, зашифровав текст, вручил нам радиogramму №4, состоящую из 15 цифровых групп.

В эфире на одной частоте появились два Узла Связи: СФ и наш – «самозванный». Первый работает по своему расписанию, а мои радисты – в перерывах, передавая многократно короткую радиogramму №4, а фактически – сигнал «SOS».

Радисты Николай Корнюшкин и Юрий Питель ведут прием и передачу в ТЛГ-режиме, я и Виктор Шерпилов приступили к замене радиодеталей в передатчике «Искра», неисправность которых могла вызвать пробой ВН. После каждой замены – проверка «Искры» выходом в эфир в АВТ и ТЛГ – режимах в адрес Узла Связи СФ с радиogramмой №4. Замена деталей ничего не дала.

Непрерывная работа передатчиком «Тантал» в качестве «самозванца» стала ОСНОВНОЙ, дополнительно в каждый час радисты выходят в эфир на передатчике «Искра» в адрес Узла Связи СФ в радиосетях «Дальней связи» и «Ближней связи» и на передатчике «Тантал» в адрес подводных лодок в радиосети «Взаимодействия подводных лодок», надеясь, что лодки несут вахту в этой сети.

Работа радистов стала центром внимания многих свободных от вахт подводников. Они стоят в дверях радиорубки и молча, с надеждой наблюдают. На смену одних приходят другие, работать под взглядами трудно.

Через 2 – 2,5 часа радисты стали жаловаться на головную боль, гул в ушах, усталость при работе на ключе и чаще просят подмену: очевидно, сказывается нервное напряжение и воздействие радиации.

Я понимаю: примененная схема передачи должна сработать лишь в том случае, если какая-нибудь наша подводная лодка при всплытии для сеанса связи примет наряду с радиogramмами Узла Связи СФ и нашу радиogramму, а не посчитает ее провокацией со стороны НАТО. Мой расчет – на то, что командир этой подводной лодки, прочтя наш текст, прикажет продублировать его в адрес Узла Связи СФ (ФКП) и запросит: «Что делать?». А не встанет в позицию «моя хата с краю...».

После 14 час. 30 мин. возросла интенсивность передач Узла Связи СФ, радисты вынуждены чаще «молчать» в его радиосети, но продолжают выходить в эфир в других радиосетях. Активность Узла Связи не связана с аварией на «К-19», в наш адрес по-прежнему ничего нет!

Радисты работают на ключе уже 6-ой час, мне же хочется ругаться матом в адрес организаторов и руководителей учения, которые нас послали в поход, но не предусмотрели и не организовали взаимодействие и связь между кораблями – участниками на случай ЧП.

«Пусть корабли—участники – «Белые» и «Красные», но они все – свои! Не война же! Ежу понятно: они должны иметь при необходимости возможность двусторонней связи!

У меня – командира связи подводной лодки нет необходимых данных: частот связи надводных кораблей (они ближе к нам, чем Берег), их позывных, позывных подводных лодок – все секретно! У меня имеется допуск к секретным и совершенно секретным документам, но меня не ознакомили и не выдали на подводную лодку «Схему связи кораблей-участников учения «Полярный круг». Такой документ должен быть! Засекретили! От вероятного противника и от своих! Те многое знают о нас (ф.и.о. командиров, офицеров, даже членов семей), а частоты и позывные – тем более; не зря ведут радиоразведку, Все мы (экипаж) – заложники и жертвы системы секретности!

Есть же умные люди на флоте! «В море всякое бывает! Может оказаться не лишней!» – сказал и вручил мне флагманский связист армейскую переносную радиостанцию и запасные батареи к ней за 30 мин. до выхода ПЛ «Б-78» на позицию в Атлантику (Губа Оленья, 1 декабря 1958 г.). Он знал и понимал, а я убедился лишь сегодня, что типовая схема связи ПЛ не обеспечивает надежную связь с Берегом. Он допускал худший случай – выход из строя всех средств связи ПЛ или невозможность их использования, а потому лично принес автономную радиостанцию, которая при большой дистанции из-за малой мощности не могла обеспечить связь с Берегом, но позволяла установить связь... с кем?! В том походе вопрос не возник, а сейчас он главный!

Такой ситуации на учении не должно быть, на то оно и учение!!! Кто-то, он – не один, по скудоумию не предусмотрел запасной вариант связи и передачу сигнала оповещения об аварии передатчиком «Тантал», второй – не направил корабль связи в удаленный район, третий – судно АСС (здесь – в зоне НАТО постов связи АСС нет), четвертый, коли нет корабля связи и судна АСС, – не предусмотрел при ЧП использование «Радиосети взаимодействия ПЛ», а пятый, забыв, что «в море всякое бывает!» – утвердил и узаконил «спасение утопающих – дело рук самих утопающих», превратил экипаж и «К-19» в расходный материал.

Любой корабль – участник учения, имеющий схему связи, аналогичную схеме «К-19», т.е. типовую для ПЛ в автономном походе, здесь – в удаленном районе полностью утратит связь при выходе из строя основного передатчика. Он, имея ход, и без связи дойдет до Базы. Дошли бы и мы на одном реакторе, не будь у нас радиации...».

Быть может, наш сигнал «SOS» уже принят какой-то дизельной подводной лодкой, но ее командир не имеет права передать в наш адрес квитанцию о приеме. Командир любого корабля в мирное время должен иметь такое право, приняв сигнал «SOS»!». А если дизельные подводные лодки не продублируют наш сигнал в адрес Узла Связи СФ (ФКП)? Тулик?! Нет – выход в эфир открытым текстом в радиосетях: «международная – аварийная», рыболовных или транспортных судов. Когда?! Как определить – оценить, что самозванная передача в радиосети «Узел Связи СФ – Подводные лодки» – бесполезна и пора «влезать» в другую радиосеть?!».

Кто-то (не называю) из радистов попросил подмену: у него начали дрожать руки, сменился и залез под стол на матрас отдыхать, чтобы быть рядом, под рукой, т.к. может понадобиться в любой момент. Он устал, очевидно, притупился инстинкт самосохранения: он не пошел отдыхать на носовую надстройку, где уровень радиации ниже и чистый воздух, а не воздух 3-го отсека, насыщенный радиоактивными аэрозолями.

«Мы уже много часов находимся под воздействием радиации, она делает свое черное дело. На сколько еще часов, суток мы сохраним работоспособность и голову? Дрожь рук – опасный симптом и недопустим при работе на ключе. Все попытки с 6—00 час. передать сигнал „SOS“ на Берег напрямую передатчиком „Искра“ и через дизельные лодки передатчиком „Тантал“ – безуспешны!!! Решил: В 20—00 – это крайний срок, выйти в эфир открытым текстом!».

Позже, в госпитале г. Полярный Мурманской обл. я спрошу офицера Узла Связи СФ: «Как реагировала на наши передачи приемозаписывающая аппаратура?» Он ответил, что пару раз аппаратура сработала, но запись расшифровке не поддалась.

И только через 30 лет мне станет известно, что изолятор антенны «Ива» был раздавлен давлением воды. (Могу лишь предположить, что в изоляторе возникла микротрещина, и проникшая влага вызывала рассогласование антенны с передатчиком во время сеанса передачи).

А что же с передатчиком «Искра»? Передатчик «подвел» нас: пропадающий дефект, став явным, сыграл свою роковую роль в тот памятный день.

Вспоминает радист Виктор Шерпилов:

«Я помню ту огромную тяжесть, которая на нас давила, когда не прошло радио на Узел Связи СФ, как мы, не выходя из рубки, час за часом искали неисправность. Я любил и до этого случая дойти до сути неисправности и устранить ее, но на этот раз не получилось. Я помню, что мы перебирали все новые и новые варианты связи, изымали блоки передатчика, все „прозванивали“ и искали причину неисправности, а потом, при передаче меняли и передатчики, и антенны. Когда мы решили перейти на ручную передачу, то по очереди „сидели“ на ключе, но и не оставляли попыток восстановить передатчик „Искра“. Я помню, что в нашу ручную передачу была включена радиосеть Узла Связи СФ, и работали мы по книге частот и времени передач Узла Связи СФ. Я не помню, сколько раз выходил на мостик подышать, мне кажется, я в то время и не ел, и не пил, и не потому, что боялся радиации, а потому, что от напряжения ничего не лезло. Потом уже узнал, что где-то раздавали спирт О радиации мы кое-что знали раньше, но в то время, когда на АПЛ выключили все дозиметры, мы о ней не думали, или, вернее, я не думал. Я знал, что надо найти неисправность передатчика и это отодвигало все другие мысли. Я начал думать об опасности, когда лежал в рубке под столом, отдыхая, а связь уже была налажена через „С“-ку, и мы были как бы не задействованы, но, по-моему, никакого страха не было – будь, что будет!...».

В 15 час. 30 мин. на ходовом мостике АПЛ вахтенный сигнальщик доложил вахтенному офицеру: «Вижу цель!» Цель увеличивалась и приближалась к лодке. «Свой» или «чужой»? вскоре распознали – это наша дизельная подводная лодка серии «С» (средняя). Радость экипажа была безгранична, закончилась неизвестность!!!

В рубку радистов с мостика поступил приказ командира АПЛ: «Установить связь с ПЛ „С“ на УКВ». Старшина команды Н. Корнюшкин вставил в радиостанцию «Акация» (дальность действия – прямая видимость, режим – микрофонный) действующий на текущее время кварц – частоту и включил станцию. На запросы радиста лодка не отзывалась, о чем он доложил на мостик.

Связь двух командиров лодок была установлена при помощи электромегафонов, когда ПЛ «С» застопорила ход в 20 – 30 м от левого борта АПЛ. Командиры представились друг другу, а затем выяснили, что на лодках в УКВ-радиостанциях установлены разные номера кварцев, т. е. прием и передача велись на разных частотах, что не позволило установить связь.

Я проверил расписание действия кварцев, доведенное нам, и не поверил своим глазам: на данное время номер кварца в моем расписании не совпадает с номером кварца, названным командиром ПЛ «С». При такой организации связи на УКВ, мы могли установить связь лишь с лодками нашего соединения, но они в 2800 км от нас в губе Западная Лица, и не могли – с другими кораблями СФ. Я сказал радистам перейти на номер кварца ПЛ «С» и связь была установлена.

Радиостанция «Акация» осталась включенной в режиме приема. Связь с ПЛ «С» и другими лодками, которые подошли позже, поддерживалась командиром АПЛ и вахтенным офицером с командирского пульта «Акации», находящегося на мостике.

Далее приведу строки из статьи командира ПЛ «С-270» Жана Свербилова «ЧП, которого не было...» (журнал «Звезда» №3, 1991 г.). Это его корабль первым подошел к терпящей бедствие «К-19».

«Это было в июле 1961 года. Подводная лодка «С-270», которой я в то время командовал, участвуя в учениях под кодовым названием «Полярный круг», находилась в северной части Атлантического океана.

В этом районе было свыше тридцати подводных лодок. Поднявшись для очередного сеанса связи на глубину девять метров, мои радисты приняли радио: «Имею аварию реактора. Личный состав переоблучен. Нуждаюсь в помощи. Широта 66 северная, долгота 4 градуса. Командир «К-19»

Собрав офицеров и старшин во второй отсек, я прочитал им шифровку и высказал свое мнение – наши долг идти на помощь морякам – подводникам. Офицеры и старшины меня поддерживали.

Сомнение вызывало только место нахождения аварийной подводной лодки: долгота в радиограмме была не обозначена. То ли восточная, то ли западная. Наша «С-270» в это время была на Гринвиче, то есть на нулевом меридиане.

И тут старпом Иван Свищ вспомнил, что суток семь тому назад мы перехватили радио, в котором командир «К-1...» (ныне погибшей) доносил для командира этой лодки состояние льда в Датском проливе. Так мы догадались, что долгота, на которой находится аварийная лодка, западная.

Мы всплыли в надводное положение и полным ходом пошли к предполагаемому месту встречи. Погода была хорошей. Светило солнце. Океан был спокоен. Шла только крупная зыбь.

Часа через четыре обнаружили точку на горизонте. Приближаясь, опознали в ней подводную лодку в крейсерском положении. На наш опознавательный запрос зеленой сигнальной ракетой получили ответ беспорядочный залп разноцветных ракет. Это была она.

До этого нам, то есть мне и моим офицерам, матросам не доводилось видеть первую советскую ракетную атомную лодку. Вся ее команда собралась на носовой надстройке. Люди махали руками, кричали: «Жан, подходи!!!», узнав от командира мое имя.

По мере приближения к лодке уровень радиации стал увеличиваться. Если на расстоянии 1 кабельтова он был 0,4 – 0,5 рентген/час, то у борта поднялся до 4—7 рентген/час.

Ошвартовались мы к борту в 14 часов. Командир лодки Николай Затеев был на мостике. Я спросил, в какой он нуждается помощи. Он попросил меня принять на борт одиннадцать человек тяжелобольных и обеспечить его радиосвязью с флагманским командным пунктом, то есть с берегом, так как его радиостанции уже скисли и не работали...».

Командованию СФ и ВМФ страны еще не было известно о терпящей бедствие «К-19», а командир ПЛ «С-270» Ж. Сербилов в 10—00 час. по собственной инициативе начал операцию по спасению корабля и экипажа «К-19».

В 16 час. подводная лодка «С-270» (командир Жан Свербилов) ошвартовалась к борту аварийной «К-19» (время взято из краткой записки, написанной мною В. Енину, о чем строки ниже). Наконец-то командир АПЛ Николай Затеев получил возможность установить связь с ФКП, используя передатчик Ж. Свербилова.

Мой радист, побывавший на подводной лодке «С-270» (отнес шифrogramму для передачи), сообщил, что наш сигнал «SOS» был принят радистами подводной лодки «С-270» еще утром. Нам повезло! Примененный способ связи сработал!!! Встреча двух лодок в океане не была случайной!!! Весть была долгожданной как квитанция, которую мы слушали и ждали среди помех и морзянки эфира с 6 часов утра. Мои парни – радисты Николай, Юрий и Виктор были настолько измотаны и уставшие, что не могли радоваться, да и я был не в лучшем состоянии.

Обстановка на АПЛ оставалась тяжелой, но один вопрос с обеспечением связи был решен. Главное дело мое и радистов было сделано, пусть сигнал «SOS» не достиг Берега, он достиг Ж. Свербилова! – это был успех и везение коллектива БЧ-4. Информацию о приеме сигнала «SOS» следовало подтвердить, обратившись к Жану Свербилову, а затем доложить командованию АПЛ, но усталость была такова, что я не сделал ни то, ни другое. К тому же время было не для победных реляций, у командования АПЛ хватало забот без меня и моего доклада: на АПЛ расхолаживали аварийный и соседний реакторы, выводили из действия механизмы и системы корабля. АПЛ, стоившая стране огромную сумму, умирала, превращалась в безжизненную грудку металла и источник радиации на плаву, а экипаж, свободный от вахт, «укрывался» от радиации на мостике и носовой надстройке.

Впервые корабль терпел бедствие не от внешнего или внутреннего взрыва, не от пожара, не от поступления воды в прочный корпус и потери плавучести или остойчивости, а – по причине аварии атомного реактора, радиации и, как следствие, радиационного поражения экипажа.

Наш зов о помощи услышали (время приема мне не известно) радисты ПЛ «С-159» Григория Вассера, который подошел к «К-19» в 19—00 часов. Командиры Ж. Свербилов и Г. Вассер, каждый самостоятельно, не поставив в известность командование СФ, приняли рискованное решение покинуть свои позиции в «завесах» и оказать помощь терпящим бедствие товарищам по оружию.

С подходом ПЛ «С-159» появилась возможность и командир Н. Затеев принял решение – эвакуировать 50% экипажа, на «К-19» среди радиации остались: офицеры, моряки – коммунисты и радисты.

Помощь экипажу – две ПЛ «ЭС» -ки рядом, у борта аварийной лодки. Связь с ФКП установлена. Это – большая удача для экипажа!

Почувствовав жажду, попросил, и мне принесли бутылку сухого вина и плитку шоколада. Всюду радиация, а вино и шоколад защищены от радиоактивной пыли. Из «горла» выпил несколько глотков вина и закусил за найденный выход из тупиковой ситуации, начало спадать нервное напряжение, появились упадок сил, головная боль, полное безразличие ко всему, окружающее начал воспринимать как в тумане или полусне, начал погружаться в странное состояние, из которого вышел спустя месяцы. Однако остался на ногах и продолжал исполнять свои обязанности.

Радисты продолжали приемную вахту, а я пошел курить на мостик. По пути зашел в 4-й – ракетный отсек, где было мое спальное место. Тишина, отсек освещен, но пуст, ни единой живой души! Очевидно, радиация здесь выше, а в 6-ом – реактором – ад! Забрал папиросы и двинулся на мостик.

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.